

I 10832

+87

25

0000

almanah auto 1981

almanah Auto

ÎN ALMANAH AUTO '81
SEMNEAZĂ:

● CONSTANTIN ARAMĂ ● ION
BANU ● VICTOR BEDA ● ILEA-
NA DRAGOȘ BUMBAC ● TRA-
IAN CANTĂ ● CEZAR CEPOI ●
ȘTEFAN CIOBANU ● GHEORGHE
COLȚ ● HORIA CONSTANTI-
NESCU ● NEAGU COSMA ● PE-
TRE CRISTEA ● VASILE DO-
CHIA ● GHEORGHE ENE ●
GHEORGHE GROSU ● DORIN
IANCU ● VALERIU IONESCU ●
DUMITRU LAZĂR ● HARALAM-
BIE LEREA ● ȘTEFAN MARINES-
CU ● MIRCEA MATEI ● IUSTIN
MORARU ● MIRCEA MUȘAT ●
DAN NĂSTASE ● MIHAI NIEDL
● TITUS NICOARĂ ● OCTAVIAN
NICULESCU ● MUGUREL PÎRLO-
GEA ● V.D. POPA ● OTTO
REINDL ● LIVIU ȘERBAN ● N.
ȘERBĂNESCU ● CONSTANTIN
SIMIONESCU ● AL. SOLOMO-
NESCU ● NICOLAE TOPOR ●
GHEORGHE VULCAN

La mulți ani

1981

ALMANAH AUTO '81
Editat de redacția
revistei «AUTOTURISM»

Redactor responsabil:
VASILE DOCHIA

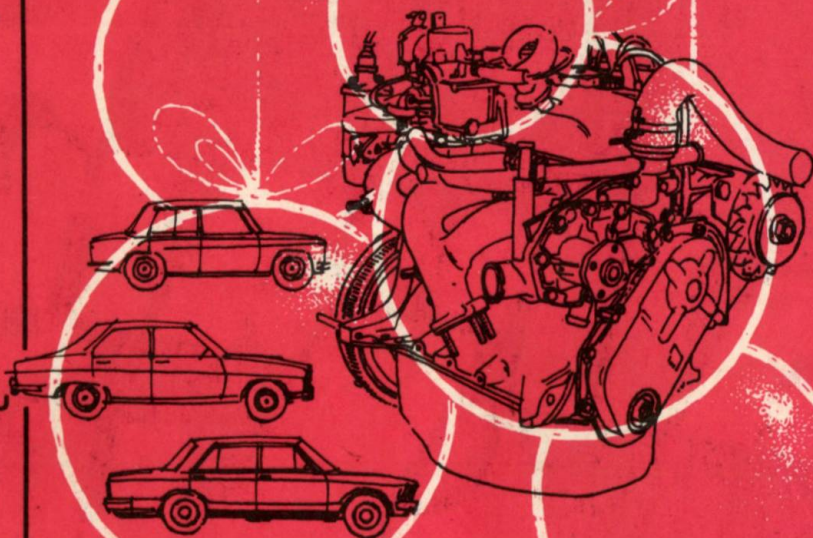
**Prezentarea artistică și
copertele I și IV:**
NICOLAE NOBILESCU

Copertele II și III:
arh. HORIA
CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică:
DUMITRU NITA

Secretar de redacție:
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul:
COMBINATUL
POLIGRAFIC
«CASA SCÎNTEII»



J 10832

ALMA
NAH
AUTO
1981

U
1 JAN 2022

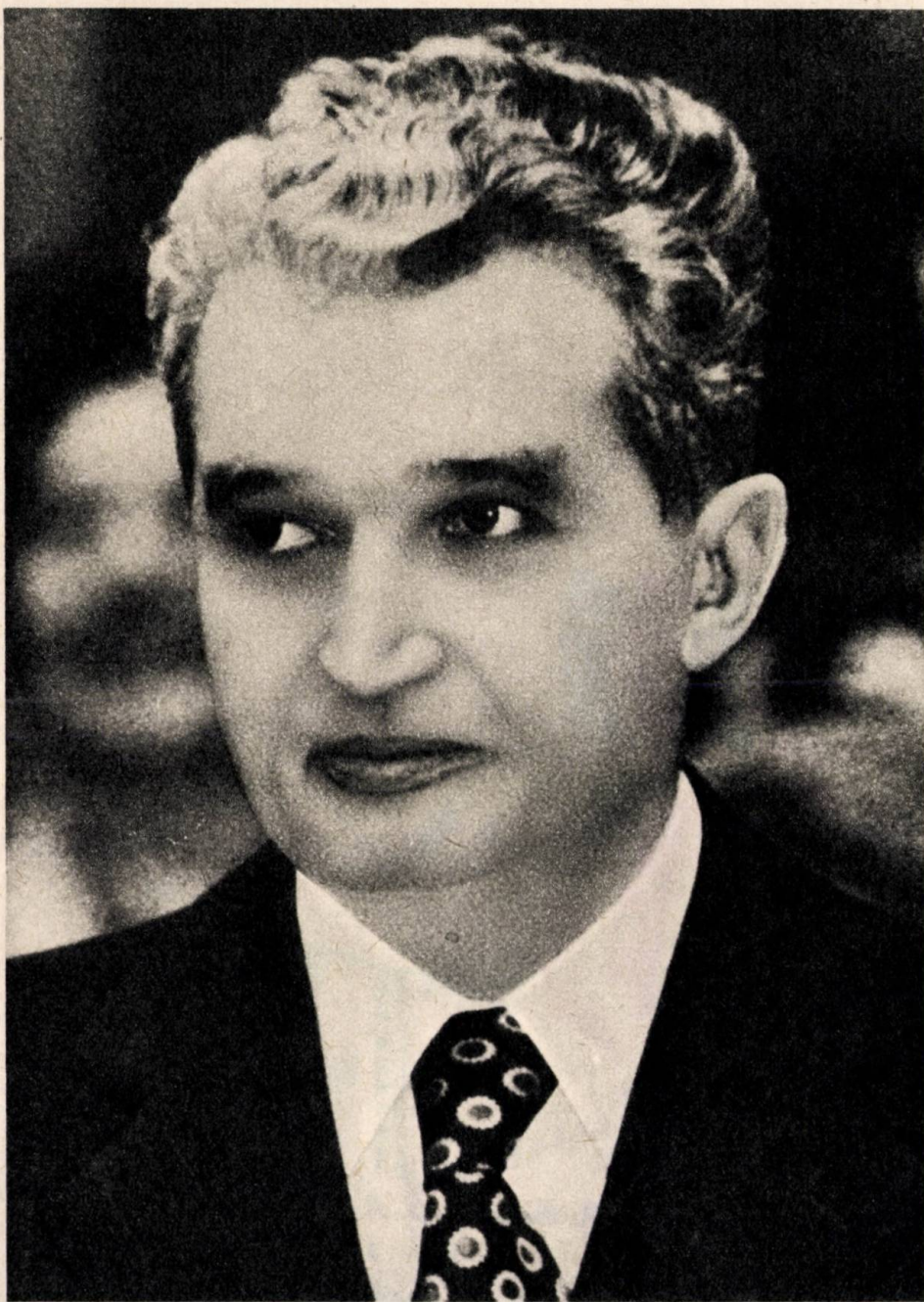


32 574

«**A**vem un partid puternic și unit;
avem o clasă muncitoare minu-
nată, o țărănime minunată, o
intelectualitate minunată; a-
vem un popor eroic ce urmează nea-
bătut politica partidului comunist,
ce corespunde pe deplin intereselor
sale vitale. Să facem în așa fel ca
această minunată forță care este
partidul nostru, poporul, clasa noas-
tră muncitoare, să-și demonstreze
capacitatea de a conduce mai bine
decît oricare clasă în trecut, de a
asigura victoria socialismului și co-
munismului, întărirea continuă a
patriei, a independenței și suverani-
tății sale, ridicarea continuă a bună-
stării întregii națiuni.»

NICOLAE CEAUȘESCU

(Din cuvîntarea ținută la Plenara Comitetu-
lui Central al Partidului Comunist Român
din 14—15 octombrie 1980)



TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUSESCU
Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România



LA ÎNCEPUT DE AN ȘI DE CINCINAL

Peste puțin timp vom trece pragul unui nou an de muncă, primul din cincinalul 1981—1985, care marchează începutul unei noi etape în îndeplinirea Programului partidului de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate în țara noastră. Treptele pe care le-am suit în toate domeniile de activitate, în cincinalul 1976—1980, sînt un motiv generator de mîndrie patriotică, de încredere în vocația noastră constructivă și în justetea liniei politice generale a partidului nostru comunist, care a apli-

cat și aplică în mod creator și în spirit profund revoluționar legitățile generale și principiile socialismului științific la condițiile concrete ale României.

Primele rezultate ale cincinalului pe care-l încheiem ilustrează în mod grăitor că industria noastră socialistă a cunoscut o dezvoltare puternică, s-a modernizat. În acest interval, producția netă a crescut într-un ritm mediu anual de 10,6 la sută, iar producția globală de 10 la sută. Au fost date producției peste 2 400 de noi unități industriale și agricole, iar volumul fondurilor fixe a crescut de la 1 200 miliarde lei în 1975, la 1 950 miliarde lei în 1980.

S-a dezvoltat, de asemenea, producția agricolă într-un ritm mediu anual de peste 5 la sută, cu toate condițiile climatice nefavorabile și unele lipsuri ce s-au manifestat în acest sector.

Totodată, datele statistice evidențiază faptul că, pe baza rezultatelor deosebite obținute în dezvoltarea economiei naționale, veniturile totale ale populației au sporit de la 247 miliarde lei în 1975, la 363 miliarde lei în 1980, cu un ritm mediu anual de 8 la sută.

Elaborat în deplină concordanță cu orientările și sarcinile cuprinse în documentele de excepțională însemnătate adoptate de Congresul al XII-lea al partidului, sub directa îndrumare a tovarășului Nicolae Ceaușescu, Planul național unic de dezvoltare economico-socială a țării noastre pe anul 1981 reprezintă un impresionant și mobilizator program de activitate pentru ridicarea pe o treaptă calitativă superioară a întregii activități economice, utilizarea integrală a capacităților și suprafețelor de producție construite, pentru creșterea nivelului tehnic al producției materiale, îmbunătățirea continuă a tehnologiilor și dezvoltarea bazei proprii de materii prime și resurse energetice, pentru promovarea unei politici ferme de economisire riguroasă și de gospodărire rațională a tuturor resurselor și mărirea gradului de valorificare a acestora, pentru îmbunătățirea activității de investiții, sporirea mai accentuată a eficienței economice și aplicarea fermă a prevederilor noului mecanism economico-financiar.

Deși ritmurile de dezvoltare sînt mai moderate, pentru a crea posibilitatea consolidării realizărilor cincinalului 1976—1980, România va continua să se mențină și în anul 1981 printre țările cu cea mai dinamică economie din lume, «Rit-



Tovarășul Nicolae Ceaușescu în vizită de lucru la Întreprinderea chimică «Victoria» din Capitală — unitate în cadrul căreia funcționează o instalație de reșapare a anvelopelor — pentru a analiza la fața locului modul în care se aplică măsurile stabilite pentru recuperarea și refolosirea materiilor prime și materialelor.

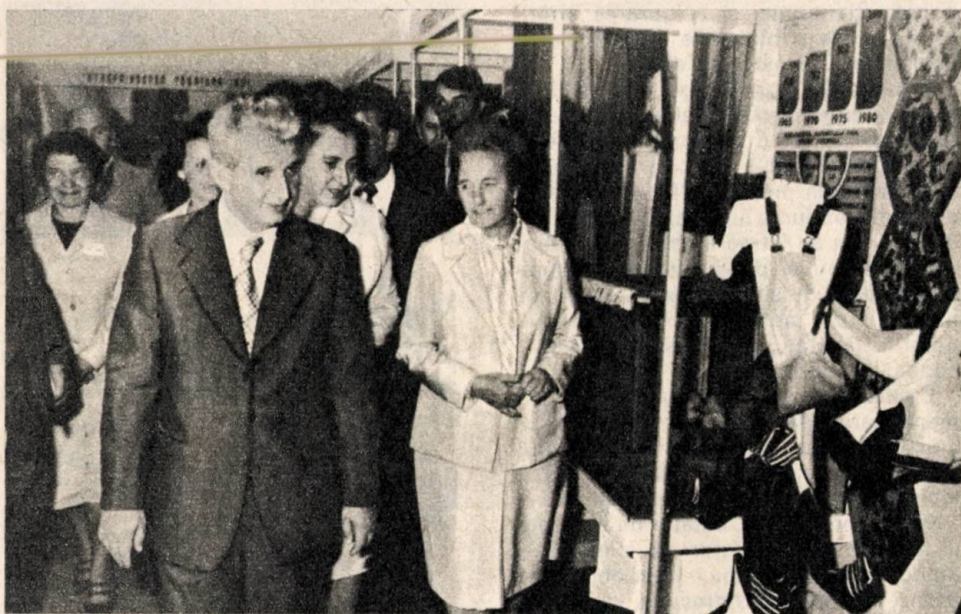
murile de dezvoltare stabilite pentru 1981 — sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu în Cuvîntarea ținută la Plenara C.C. al P.C.R. din 14—15 octombrie 1980 — sînt mai ponderate. Am avut în vedere că trebuie să consolidăm puternic realizările din acest cincinal. Congresul al XII-lea a stabilit un ritm de dezvoltare de 8—9 la sută, mai redus decît în acest cincinal. Am avut în vedere că, în deceniul 1970—1980, în cincinalul pe care îl încheiem, am înaintat pe un front larg, am parcurs o distanță foarte lungă în dezvoltarea noastră și că acum este necesar să consolidăm ceea ce am realizat, asigurînd o bază traicnică pentru continuarea ofensivei de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Și în economie, ca în domeniul militar, ca în orice domeniu, nu se poate înainta fără a consolida ceea ce ai cucerit, ceea ce ai realizat, fără a asigura forțele materiale pentru a putea merge mai departe».

Prevederile planului pe anul 1981 asigură continuarea cu fermitate a politicii de industrializare, factor hotărîtor al dezvoltării forțelor de producție, al progresului economico-social al țării. Astfel,

producția netă de peste 330 miliarde lei, va fi cu 8,1 la sută mai mare decît în 1980 și se va realiza în condițiile îmbunătățirii continue a nivelului tehnic și calitativ al tuturor produselor, prin accelerarea procesului de asimilare, modernizare, înnoire și tipizare a acestora, prin introducerea în producție a unor materiale cu caracteristici superioare și crearea de noi mașini și utilaje de înaltă productivitate, cu consumuri energetice reduse.

O atenție deosebită se va acorda dezvoltării intensive și modernizării în continuare a agriculturii. Producția de cereale va ajunge la peste 23,7 milioane tone. Nivelurile sporite ale producției agricole sînt fundamentate și pe dezvoltarea bazei materiale a agriculturii prin dotarea cu 14 300 tractoare și 6 000 combine autopropulsate de recoltat porumb, combine de recoltat sfeclă, mașini de recoltat cartofi, precum și alte mașini și utilaje agricole.

Volumul total al investițiilor pe anul 1981 este de 220 miliarde lei, adică tot atît cît au reprezentat fondurile din 1980. Pentru realizarea tuturor obiectivelor sînt stabilite o serie de măsuri privind respectarea cu strictețe a prevederilor din graficele de atingere a parametrilor de



Tovarășul Nicolae Ceaușescu și tovarășa Elena Ceaușescu în mijlocul colectivului de muncă de la Întreprinderea «Țesătura» din Iași.



La Brașov, secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, îi sînt prezentate rezultatele Întreprinderii de Autocamioane pentru dieselizarea parcului de autovehicule.

construcție-montaj și asigurarea livrărilor de utilaje și materiale în graficele de eșalonare a investițiilor etc.

Prevederile planului pe anul 1981 în legătură cu ridicarea nivelului de trai sînt în concordanță cu nivelurile cuprinse în Programul-directivă de creștere a nivelului de trai în perioada 1981—1985, fiind asigurate fondurile necesare pentru extinderea pe un an întreg a acțiunii de majorare a retribuiției prevăzute pentru etapa a II-a, precum și dezvoltarea în continuare a bazei materiale a învățămîntului, ocrotirii sănătății, culturii și îmbunătățirii condițiilor de locuit.

Credem că chiar și numai succinta menționare a unor aspecte din planul național unic pe 1981 susține întrutotul concluzia ce se desprinde din capul locului că debutul noului cincinal 1981—1985 este promițător, dătător de speranțe în luminoasele orizonturi de mîine. Prin munca noastră creatoare vom obține noi izbînzii pe treptele progresului, vom înălța fabricile, orașele și satele patriei, viața întregului nostru popor, făuritor de istorie nouă.

autoturism





1921 - 1981

**60 DE ANI
DE LUPTĂ,
MUNCĂ ȘI VICTORII**

La scara istoriei, 60 de ani de viață și luptă ai Partidului Comunist Român nu reprezintă o perioadă prea îndelungată. Dar prin drumul parcurs de popor sub conducerea sa, prin transformările sociale al căror inițiator și organizator a fost, prin uriașa influență pe care a câștigat-o în societatea noastră, acești ani se înscriu ca o epocă. Sub conducerea P.C.R., oamenii muncii, prin lupte necurmate, au înlăturat dominația claselor exploatare și a imperialismului străin, au înfăptuit revoluția populară, au trecut la edificarea socialismului, deschizând larg căile progresului social în patria noastră. „Niciodată în România — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al P.C.R. — n-a existat un alt partid politic cu o istorie atât de bogată și glorioasă care să fi luptat cu abnegație și să fi realizat atita pentru fericirea poporului român, pentru măreția națiunii noastre. Partidul nostru s-a născut și a crescut odată cu proletariatul, destinul său este strâns legat de cel al clasei muncitoare, al întregului popor român.”

Apărută la începutul secolului trecut, din aceleași fundamentale condiții economice-sociale și politice, având aceeași proveniență și încorporând aceleași mari idealuri ale poporului român, clasa muncitoare se va dezvolta, se va organiza și va acționa, de la început, unitar. Începând cu întâia asociație de întraajutorare a lucrătorilor, creată la Brașov cu doi ani înainte de revoluția română de la 1848, se va desfășura un proces unitar de organizare, mai întâi profesională, apoi politică, a muncitorimii care se va încununa cu făurirea, în 1893, a partidului politic unic al clasei noastre

muncitoare. „Trecând în revistă istoria mișcării muncitorești din țara noastră — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu — constatăm că proletariatul român a afirmat, de la început, cu tărie, necesitatea de a se uni și organiza într-un partid unic revoluționar de clasă, care să conducă cu fermitate, pe baza unei concepții clare, luptele maselor populare împotriva exploatarei și asupririi, pentru libertate și dreptate socială”.

Făurirea statului național român unitar, în memorabilul an 1918 — victorie epocală a maselor populare din întreaga țară — a deschis noi perspective pentru progresul economic, politic, social și cultural, a contribuit la concentrarea resurselor economice și spirituale ale poporului român, a creat, totodată, condiții favorabile pentru intensificarea mișcării revoluționare a clasei muncitoare, a activității tuturor forțelor progresiste ale societății, pentru o viață mai bună, pentru drepturi și libertăți sociale. Rezultat al dezvoltării mișcării muncitorești, a partidului clasei muncitoare făurit în 1893, Partidul Comunist Român, tocmai pe temeiul unor asemenea rădăcini istorice adânci, a ridicat pe o treaptă superioară lupta proletariatului și a celorlalte mase muncitoare, a forțelor democratice, progresiste, ale societății, pentru o viață mai bună, pentru drepturi și libertăți sociale. Prin crearea Partidului Comunist Român, la 8 Mai 1921, și sub conducerea acestui partid, clasa muncitoare a fost prezentă și și-a spus cuvântul în toate evenimentele importante ale țării. În 1921 s-a făurit un partid puternic la nivelul



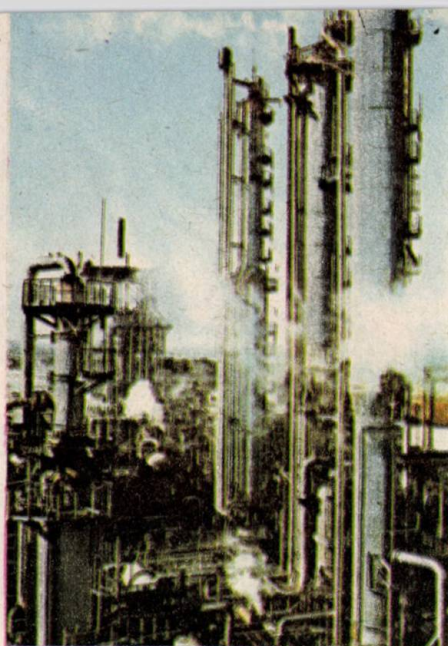
României întregite, fundamental deosebit de celelalte partide politice din România acelei etape istorice. Partidul Comunist Român intra în componența vieții politice a țării, abordând și luptând pentru rezolvarea problemelor majore ale poporului român, vitale pentru soarta dezvoltării viitoare a țării. Idealurile sociale și naționale ale clasei noastre muncitoare, expresie organică a intereselor întregului popor muncitor, a imperativelor dezvoltării societății românești, au fost consecvent promovate prin bătălii eroice, al căror fundal îl formează spiritul de solidaritate și unitate a forțelor muncitorești.

Acționînd cu fermitate, comuniștii n-au ezitat să-și riște libertatea și viața, iubindu-și cu înflăcărare patria. Fii și conducători legitimi ai clasei muncitoare, trăgîndu-și vigoarea din seva istoriei multimilenare a poporului român, au fost și sînt stegarii luptei pentru drepturile și interesele masei muncitoare, pentru apărarea și consolidarea unității independenței și suveranității naționale a României.

Partidul Comunist Român s-a impus în viața social-politică a României ca o forță distinctă, devenind stegarul intereselor maselor largi populare pentru cucerirea unui real democratism, pentru o Românie socialistă. P.C.R. a înfățișat întregului popor perspectiva înșufleitoare a răsturnării de la putere a claselor exploatoare, a transformării revoluționare a societății, a făuririi unei vieți mai bune și mai fericite pentru cei ce muncesc, reușind să mobilizeze în jurul obiectivelor sale de luptă masele largi muncitoare din România, forțele politice progresiste ale întregii națiuni.

În perioada interbelică, partidul comunist a organizat și condus mari bătălii de clasă ale proletariatului, ale maselor de oameni ai muncii fără deosebire de naționalitate, împotriva asuprii claselor dominante, pentru apărarea drepturilor și libertăților democratice, s-a ridicat ferm în apărarea independenței, suveranității și integrității patriei. În această luptă, el a acumulat o bogată experiență pentru unitatea clasei muncitoare, a tras prețioase învățăminte asupra valorii inestimabile a tendinței spre unitate care s-a manifestat în rindurile proletariatului în toate momentele importante ale activității sale.

Politica agresivă a statelor fasciste și revizioniste începînd cu deceniul al IV-lea al secolului nostru, ascensiunea grupărilor fasciste în interiorul țării, promovarea de către acestea a actelor de intimidare, teroare și violență impuneau cu acuitate o rezistență hotărîtă împotriva oricăror amenințări la adresa drepturilor și libertăților democratice, pentru apărarea fruntărilor țării. Era o sarcină grea, cu fundamentale implicații politice și naționale, pe care partidul comunist a înțeles-o și a privit-o cu toată responsabilitatea, înscriind ca



unul din obiectivele sale principale făurirea unității de acțiune a muncitorimii, ca etapă importantă în pregătirea terenului pentru realizarea unității organizatorice, politice și ideologice a clasei muncitoare. Atașată organic acestui curs, care a găsit un vibrant ecou, masa muncitorimii române s-a ridicat umăr la umăr, toate organizațiile proletare concentrîndu-și direcția luptei spre punctele de convergență, de conlucrare pe terenul luptei antifasciste.

Drumul spre încheierea Frontului Unic Muncitoresc este punctat, de asemenea, de momente cu manifestă semnificație, cum sînt încheierea, în octombrie 1934, a acordului de front unic între Comitetul Național Antifascist și Liga Muncii, ca organizații de masă legale îndrumate de P.C.R., și Partidul Socialist Unitar; acordurile de colaborare antifascistă de la Băcia, București și Tebea, de la finele anului 1935; participarea în comun la alegerile parlamentare parțiale de la Hunedoara și Mehedinți din anul 1936; succesele înregistrate în înfăptuirea unității de acțiune în principalele centre ale țării cu prilejul unor lupte greviste, alegeri pentru camerele de muncă, întruniri și demonstrații antifasciste. O vibrantă expresie a sporirii influenței și capacității politice a partidului comunist de a organiza și de a conduce lupta maselor populare, de a mobiliza clasa muncitoare în cadrul Frontului Unic Muncitoresc a reprezentat-o uriașa demonstrație antifascistă și antirăzboinică de la București din ziua de 1 Mai 1939. Același spirit de unitate muncitorească, lărgită prin participarea celorlalte forțe progresiste și democratice, a caracterizat demonstrațiile împotriva dictatului imperialist de la Viena, prilej de afirmare a hotărîrii poporului român de a apăra independența și integritatea teritorială a țării, unitatea statului național.



În anii războiului hitlerist, când însăși ființa României era grav periclitată, Partidul Comunist Român, înțelegând răspunderile ce-i reveneau în acel moment istoric, a realizat în jurul clasei muncitoare o largă unitate a forțelor democratice, patriotice, antifasciste, a stabilit legături și o largă colaborare cu partidele politice burgheze, cu forțele armate în lupta pentru doborârea dictaturii antonesciene, pentru ieșirea din războiului antisovietic și alăturarea României la coaliția antihitleristă. Frontul Unic Muncitoresc, realizat la 1 Mai 1944, a devenit coloana vertebrală a unirii tuturor forțelor democratice, antihitleriste, a maselor largi populare în bătălia decisivă și triumfătoare pentru salvarea țării și a națiunii, pentru descătușarea definitivă a întregului popor, pentru edificarea noii noastre istorii.

Idealurile promovate de partidul comunistilor români, lupta sa eroică și plină de jertfe au fost liantul și cheia marii biruințe din August 1944, înscrisă sub semnul preluării în mâinile proprii de către popor a destinului său. Moment crucial, deschițător de epocă nouă în istoria milenară a României, victoria revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, a deschis calea unor însemnate prefaceri în viața țării, a poporului român, care convergeau spre trecerea la edificarea socialismului, la înfăptuirea idealului socialist, îmbrățișat și promovat de cei mai luminoși vizionari ai poporului nostru încă în urmă cu peste un veac.

După victoria insurecției, care a marcat începutul revoluției de eliberare socială și națională, România a pășit într-o etapă istorică de profunde înnoiri democratice, revoluționare, de cucerire a puterii de către clasa muncitoare, în alianță cu țărănimea muncitoare și cu celelalte categorii de oameni ai muncii, de înfăptuire a idealurilor de libertate și dreptate socială ale poporului

român. În procesul înfăptuirii revoluției popular-democratice, al realizării unor profunde reforme economice și sociale în interesul maselor muncitoare, Partidul Comunist Român, împreună cu Partidul Social-Democrat și cu celelalte forțe revoluționare și democratice, a reunit în lupta antifascistă, democratică, principalele forțe ale națiunii — clasa muncitoare, țărănimea, intelectualitatea, păturile mijlocii de la orașe și sate. Era ridicarea pe o nouă treaptă și în noi condiții istorice a tradițiilor proprii ale P.C.R. de polarizare a celor mai largi forțe sociale, în frunte cu clasa muncitoare, în vederea abordării obiectivelor de fundament ale evoluției istorice a țării pe calea progresului social.

Constituirea partidului unic al clasei muncitoare în februarie 1948 este rezultatul unui proces istoric concret, al evoluției forțelor politice din societatea românească. Afirmarea partidului comunist în viața social-politică a României a accelerat, în ciuda unor obstacole, greutăți și influențe negative, luptele politice și sociale, a deschis perspectiva unei unități de tip nou a clasei muncitoare, ca factor esențial al coalezării maselor populare. Retrospectiva evenimentelor relevă că dinamica interioară a procesului revoluționar din România are drept ax central tendința spre unificarea forțelor sociale înaintate, înfăptuirea unității politice, ideologice și organizatorice a clasei muncitoare. Crearea, în februarie 1948, a partidului unic al clasei muncitoare, s-a înscris în istorie ca unul din momentele cruciale, ca o victorie pe calea revoluției socialiste. „Această victorie — sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu — a avut și o profundă semnificație internațională; realizând printre primii din lume partidul unic muncitoresc prin unirea comunistilor și socialistilor, muncitorii din România au înscris o contribuție originală la îmbogățirea

tezaurului teoretic și practic al mișcării comuniste și muncitorești internaționale”.

Preocuparea constantă pentru realizarea obiectivului strategic al unirii politice și organizatorice a clasei muncitoare, pentru intensificarea luptei în vederea transformărilor democratice a vitalizat procesul revoluționar neîntrerupt din România. Creșterea influenței politice și a capacității organizatorice a partidului a făcut posibil ca, la scurt timp după înfăptuirea actului demnității naționale din august 1944, să se înfăptuiască reforma agrară, să fie instaurat primul guvern revoluționar-democratic, cu pronunțat caracter muncitoresc-țăranesc, expresie a colaborării unor largi forțe sociale. Evaluând semnificația istorică a acestei dezvoltări, apare cu toată claritatea justetea principiului subliniat nu o dată de fondatorii socialismului științific, potrivit căruia avangarda politică a clasei muncitoare își îndeplinește sarcinile sale numai atunci când știe să cîștige, să-și apropie noi și noi categorii ale populației.

În concordanță cu înaltele sale idealuri revoluționare, partidul a chemat la luptă masele largi populare, a organizat și a condus bătălii de amploare, dejucînd tentativele reacțiunii, care încerca să submineze calea progresului social. Strategia și tactica partidului comunist îmbinau simultan, într-un tot armonios, cerințele întregului ansamblu de obiective care urmau a fi înfăptuite în procesul revoluționar, urmărind îndeaproape asigurarea unității de acțiune a clasei muncitoare, a maselor populare. Organizarea în noile condiții a maselor și strînsa legătură cu acestea, colaborarea cu toate forțele interesate în dezvoltarea democratică și progresistă a României, luarea în considerare și anticiparea unor schimbări în tactica luptei revoluționare în funcție de apariția unor situații noi — așteptate și, cel mai adesea, neașteptate, cum se întîmplă în momentele de tensiune socială — au dus, în cele din urmă, la cucerirea puterii politice de către clasa muncitoare, în alianță cu țărănimea muncitoare și cu celelalte categorii de oameni ai muncii, au deschis calea edificării societății socialiste în România.

În asemenea condiții, „retorta” procesului revoluționar a scos la iveală fizionomia și personalitatea Partidului Comunist Român ca forță de esență autentic revoluționară și patriotică, purtător al unor înalte idealuri, promotor consecvent al noului, întrunind verificate calități de strateg al vastei opere de renovare structurală economică, socială, spirituală a națiunii române. Forța creatoare a partidului, capacitatea lui de fructificare a valențelor de progres ale noii orînduirii constau în perenitatea spiritului revoluționar propriu clasei muncitoare.

Trecînd proba de foc a unor decenii de grele bătălii, Partidul Comunist Român a

acționat și acționează ca un partid esențialmente muncitoresc, cu o coeziune de monolit, organic legat de realitățile economico-sociale ale patriei, trecînd cu succes peste dificultățile create în anii luptei duse în condițiile ilegalității de metode și practici care, de fapt, îi subminau propria ființă prin ingerințe și influențe exterioare, din principiu nefavorabile cauzei progresului. Tocmai atunci cînd și-a elaborat de-sine-stătător politica, pornind de la realitățile țării, partidul a declanșat o puternică comuniune de gînduri și simțiri în rîndurile maselor populare, convinge că în frunte cu partidul lor comunist și urmînd linia lui își edifică o viață nouă. Prin permanența spiritului său revoluționar, Partidul Comunist Român s-a identificat astfel pînă la contopire cu gîndurile și aspirațiile oamenilor muncii, iar aceștia l-au urmat fără șovăire în lupta aspră din anii grei ai exploatării capitaliste, în bătăliile pentru eliberarea țării de sub dominația fascistă și apoi pentru cucerirea puterii politice din minile claselor exploatare, în efortul eroic pentru făurirea noli orînduirii.

Stăpînind, prin cunoaștere, legile dezvoltării sociale, călăuzit de o teorie revoluționară bazată pe datele științei, partidul și-a cîștigat prin fapte rolul și misiunea de a conduce vasta operă de transformare radicală a țării. Aceste fapte, care sînt ale revoluției și construcției socialiste, izvorăsc din fizionomia de partid revoluționar al clasei muncitoare, din concepția sa teoretică-ideologică, concepție științifică, realistă, mereu receptivă la exigențele vieții. Astfel, făurirea în România a noii orînduirii pune în lumină acea trăsătură proprie concepției partidului nostru potrivit căreia socialismul nu este o teorie finită, rigidă, o colecție de teze imuabile, ci o știință revoluționară mereu vie și dinamică, permanent regenerată prin raportarea la realitate, la condiții concrete, la particularitățile și cerințele fiecărei etape istorice — din care nu lipsesc, desigur, anumite contradicții specifice. Cu atît mai valoroasă este, în acest complex de situații, forța de creație istorică a partidului. Justetea liniei sale politice este probată de rezultate practice remarcabile, fie că este vorba de economie, de viața social-politică, de cea spirituală, de cursul constructiv al prezenței dinamice a României pe arena internațională. Toate acestea sînt o dovadă a puternicei dezvoltări a partidului, a maturizării teoretice și politice cu care, pornind de la teoria materialismului dialectic și istoric, generalizează experiența poporului, a maselor.

Pe această bază, documentele partidului, Programul său — elaborat, cum se știe, din inițiativa și cu participarea directă a secretarului general, tovarășul Nicolae Ceaușescu, întrunesc drept calități esențiale clarviziunea politică, receptivitatea față de nou, evaluarea lucidă, realistă a feno-

menelor și proceselor vieții economice, politice și sociale, interne și internaționale.

Este bine cunoscut faptul că, îndeosebi după Congresul al IX-lea, în elaborarea și aplicarea politicii partidului un rol decisiv revine secretarului său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu — militantul politic de cutezătoare acțiune și profundă gândire, care și-a făcut un înalt crez de viață din slujirea devotată a celor mai înalte aspirații ale poporului, a cauzei socialismului și comunismului. În neobosită sa activitate își găsește o strălucită întru chipare înseși trăsăturile care asigură forța de nebiruit a partidului nostru: principialitate revoluționară, strînsă legătură cu poporul, spirit creator, nesecat dinamism, consecvență în promovarea noului.

Cu deosebită strălucire s-a afirmat puterea de creație a partidului în perioada cuprinsă între Congresele al IX-lea, al X-lea, al XI-lea și al XII-lea care a marcat transformări calitative superioare în toate domeniile de activitate, perioadă ce a constituit anii cei mai fertili din întreaga istorie a României. Investigarea temeinică a realităților economico-sociale, înlăturarea energică, cu curaj a unor anacronisme, eliberarea gândirii social-politice de presiunea unor dogme și prejudecăți, declanșarea unei largi acțiuni de perfecționare a tuturor laturilor vieții sociale au favorizat descătușarea unor vaste energii, au generat un nou avînt muncii întregii națiuni, accelerarea ritmului de dezvoltare a țării, realizarea unor mari progrese — cantitative și calitative — în toate domeniile construcției socialiste.

Toate treptele procesului revoluționar unic din România — cucerirea deplină a puterii politice de către clasa muncitoare, în alianță cu țărănimea muncitoare și cu celelalte categorii de oameni ai muncii, naționalizarea mijloacelor de producție și trecerea lor în proprietatea socialistă, cooperativizarea agriculturii, desființarea exploatații, generalizarea relațiilor de producție socialiste la orașe și sate și crearea economiei socialiste unitare, care se dezvoltă pe baza unui plan național unic, lichidarea opoziției dintre munca fizică și munca intelectuală, dintre oraș și sat, făurirea unei structuri sociale formate din clase și categorii sociale prietene, animate de interese fundamentale comune, realizarea deplinei egalități în drepturi a tuturor oamenilor muncii, fără deosebire de naționalitate, și întărirea continuă a relațiilor tradiționale de unitate și frăție dintre oamenii muncii români și cei aparținînd naționalităților conlocuitoare, triumful ideologiei revoluționare a clasei muncitoare, ideologie care călăuzește întreaga noastră societate, victoria socialismului — constituie, totodată, trepte ale întăririi unității și coeziunii poporului în jurul partidului, a unității social-politice a poporului român.

Succesele construcției socialiste ilustrează

justețea activității teoretice și practice a partidului nostru, care aplică creator legile obiective ale dezvoltării economico-sociale, principiile generale ale socialismului științific, concepția materialist-dialectică și istorică la condițiile concrete ale României, îmbogățind teoria cu privire la edificarea societății socialiste cu concepte și teze noi. Ele situează patria noastră printre puținele țări din lume a căror dezvoltare economică înregistrează o linie continuu ascendentă, dinamică și echilibrată. „Marile realizări obținute în anii socialismului în dezvoltarea forței economice a țării sînt rodul activității neobosite, pline de abnegație a clasei muncitoare, țărănimii și intelectualității, a tuturor oamenilor muncii fără deosebire de naționalitate, al eforturilor considerabile, materiale și umane, ale întregului popor pentru ridicarea economico-socială a patriei. Nimic nu am primit din afară în mod gratuit, nimic nu a căzut din cer!”.

În procesul făuririi socialismului în România, au fost create premisele obiective și subiective pentru înfăptuirea efectivă a democrației socialiste. Între aceste premise de natură economică, socială, politică și ideologică, subliniem: făurirea economiei socialiste unitare, bazate pe proprietatea socialistă asupra mijloacelor de producție; egalitatea deplină a tuturor cetățenilor, fără deosebire de naționalitate; deținerea întregii puteri în stat de către poporul liber și stăpîn pe soarta sa. Democrația socialistă îmbrățișează toate laturile vieții social-politice, juridice, economice, culturale, științifice și obștești, iar sistemul acesteia de principii, instituții și metode constituie un proces de largă perspectivă, proces care se dezvoltă și se adîncește pe măsura înaintării societății pe calea socialismului.

Întreaga politică internă și externă a țării noastre poartă amprenta putericei personalități a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretarul general al partidului, președintele Republicii Socialiste România, al cărui rol determinant, esențial în elaborarea obiectivelor dezvoltării noastre economico-sociale asigură organizarea și conducerea științifică a întregii activități de aplicare în viață a Programului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

Unitatea și coeziunea întregului popor, a tuturor fiilor țării, fără deosebire de naționalitate, în jurul încercatei forțe politice călăuzitoare — Partidul Comunist Român — constituie izvorul forței și trăinicie de nezdruccinat al orînduirii noastre, garanția apărării și consolidării libertății, independenței și suveranității patriei, a cuceririlor revoluționare obținute prin luptă și munca întregului popor, chezășia unor noi și minunate victorii pe calea socialismului și comunismului.

Conf. univ. dr. Mircea MUȘAT



BAZĂ MATERIALĂ MODERNĂ PENTRU MEMBRII ASOCIAȚIEI

NEAGU COSMA

Prim-vicepreședinte al A. C. R.



An de bilanț al fructuosului cincinal tehnico-științific și, în același timp, rampă de lansare pentru viitorul cincinal, anul 1980 consemnează și pentru activitatea Automobil Clubului Român cele mai consistente realizări în planul consolidării bazei materiale, prin intrarea în funcțiune a numeroase stații de asistență tehnică și oficii de lucru cu publicul, la nivele județene și orașenești.

Dacă la începutul cincinalului 1976—1980, asociația noastră dispunea de o bază materială de dimensiuni modeste, stații de asistență tehnică numeric insuficiente și cu dotări de aparatură și utilaje, în general, sub necesarul operațiunilor solicitate de asigurarea securității rutiere, la sfârșitul acestei perioade situația s-a schimbat în mod evident. În ultimii ani, organele de conducere ale Automobil Clubului Român au dat o nouă orientare dezvoltării de ansamblu a asociației, acordând prioritate modernizării bazei tehnico-materiale proprii, îmbunătățirii și diversificării serviciilor acordate membrilor A.C.R. și mobilizării unui cît mai larg activ obștesc în acțiunile

specifice (educație rutieră, competițională, asistență juridică turistică etc.). Concluzente în acest sens sînt și următoarele date comparative: în 1976 doar 18 (din 40) filiale automobilistice teritoriale aveau agenții proprii de lucru cu publicul; numărul automobilelor de asistență tehnică nu depășea cifra de 50, iar personalul muncitor specializat era sub 300. La sfârșitul anului 1980, membrii asociației beneficiau de serviciile a peste 900 mecanici, tehnicieni și alți lucrători ai A.C.R., iar parcul auto de asistență tehnică și rutieră este constituit din 220 autovehicule special dotate, cărora li se alătură încă 120 autoturisme destinate cursurilor de inițiere și perfecționare în conducerea automobilului. Totodată, A.C.R. dispune de 160 de ateliere specializate, dintre care doar 40 sînt amenajate în orașele-reședință de județe, restul acestora fiind amplasate în diverse orașe din țară.

Urmarea firească a acestei vertiginoase dezvoltări a bazei materiale proprii a A.C.R. a fost creșterea numărului membrilor asociației la peste 300.000, dintre care 240.000 posesori de automobile. Acestora,



Moment festiv de la inaugurarea stației de asistență tehnică A.C.R. din Slatina



Vedere de ansamblu a stației de asistență tehnică a filialei județene A.C.R. Olt

Automobil Clubul Român, prin unitățile sale teritoriale, le-a acordat, anual, un număr de circa 250.000 intervenții tehnice, (media ultimilor trei ani din perioada analizată), din care marea majoritate depănări pe șosele.

Pentru a creiona și mai sugestiv preocuparea conducerii Automobil Clubului Român de a dezvolta continuu baza materială a asociației este suficient să precizăm că, numai în anul recent încheiat, fondurile fixe intrate în exploatare, depășesc valoarea de 30 milioane lei. În această direcție sînt demne de subliniat eforturile depuse de comitetele de conducere și de întregul activ retribuit și obțesc ale filialelor automobilistice județene pentru materializarea propriilor hotărîri adoptate în recente conferințe județene, a hotărîrilor Consiliului de conducere al Automobil Clubului Român privind dezvoltarea și modernizarea bazei tehnico-materiale a asociației. Grație eforturilor depuse de acești entuziaști susținători ai automobilismului românesc, a sprijinului substanțial primit din partea organelor locale de partid și de stat, în ultima vreme au intrat în circuitul exploatarei curente, moderne și funcționale stații de asistență tehnică proprietăți ale A.C.R., în reședințele județelor Vaslui, Vrancea,

Galați, Olt, Gorj și în orașul Pașcani. Într-un stadiu foarte avansat de lucru, cu certe premise de finalizare în primele luni ale anului 1981, se află stațiile de asistență tehnică de la filialele județene Sălaj, Bacău, Ialomița, Prahova și filialele orășenești din Caransebeș, Gherla și Dej.

Pentru anul 1981, Automobil Clubul Român a primit avizarea deschiderii unor noi investiții destinate viitoarelor stații de asistență tehnică din reședințele județelor Alba, Botoșani, Buzău, Caraș-Severin, Dolj, Neamț, Sibiu și pentru filialele orășenești din Agnita, Bîrlad, Rădăuți, Rîmnici Sărat, Mediaș, Moreni, Motru și Turda.

Pe linia îmbunătățirii continue a servirii membrilor asociației noastre, au fost construite, amenajate și date în funcțiune în anul 1980 noi oficii de lucru cu publicul, dintre care mențiuni speciale se cuvin pentru filialele automobilistice din județele Galați, Argeș, Vâlcea, Ilfov, Neamț și Municipiul București, cărora li se vor alătura cele din județele Bacău, Iași, Vaslui, Vrancea, Dîmbovița și din orașele Pașcani, Cîmpina, Gheorgheni, Rîmnici Sărat, Văleni de Munte și Isaccea la care lucrările sînt foarte avansate. Într-o etapă imediat următoare vor mai fi date în funcțiune oficiile de lucru cu publicul din reședințele

județelor Brăila, Bistrița-Năsăud, Buzău, Botoșani, Gorj, Satu Mare, Teleorman, Tulcea și din orașele Bîrlad, Fălticeni, Târnăveni, Zimnicea, Dorohoi, Sf. Gheorghe (Covasna) și Curtea de Argeș.

Ceea ce este notabil în această amplă acțiune de modernizare a bazei tehnico-materiale este faptul că atât la stațiile de asistență tehnică care au fost puse în funcțiune, cât și la noile oficii de lucru cu publicul, s-au asigurat dotări cu utilaje și aparaturi adecvate, precum și amenajări interioare corespunzătoare, astfel încît în momentul dării în exploatare au fost întrunite toate condițiile cerute de o activitate laborioasă, pe măsura dezvoltării asociației noastre.

O preocupare constantă a conducerii Automobil Clubului Român a constituit-o dotarea tehnică a stațiilor de asistență cu noi aparate, instalații, truse, elevatoare, analizoare de gaze și testere electronice. Întrucît pentru procurarea unor utilaje și dispozitive, necesare activității de asistență

tehnică, întîmpinăm, încă, greutăți, asociația noastră și-a sporit eforturile în procesul de autodotare, antrenînd în acest scop numeroși specialiști din activul retribuit și cel obștesc ale A.C.R. Un prim pas în această direcție s-a făcut prin construcția remorcii-platformă la care au colaborat filialele Arad, Galați și Maramureș. Sînt în fază de execuție o serie de S.D.V.-uri destinate depanărilor autoturismelor de tip Dacia 1300, dispozitive de ridicare rapidă a automobilelor, un prototip de elevator de canal și alte utilaje mici ca valoare, dar de mare utilitate în activitatea cotidiană de atelier.

În anul 1980 am fost martori și ai altor premiere în activitatea asociației noastre: amenajarea primelor spații de cazare-agrement, care poartă emblema A.C.R., în scopul organizării (într-o modalitate plăcută și eficientă) turismului de sfîrșit de săptămîină sau a vacanțelor de scurtă durată. Cu sprijinul organelor de partid și de stat



1

1. La parterul și etajul I al unui impunător bloc din zona Bucur Obor se află oficiile de lucru cu publicul ale filialelor A.C.R. Ilfov, București și sediul FRAK.

2. Noul oficiu de lucru cu publicul al filialei județene A.C.R. Vîlcea.

3. Aspect din hala de lucru a stației de asistență tehnică a filialei județene A.C.R. Galați.



2



3



din județul Tulcea, al comitetului de conducere al filialei tulcene au fost finalizate lucrările de la cabanele „Mila 35”, Babadag și Măcin, destinate, în exclusivitate, membrilor A.C.R. Turiștilor automobiliști le lansăm, încă de pe acum, o invitație în locurile indicate sau la plimbări de agrement pe canalele Deltei Dunării, folosind în acest scop primul vas-ponton al A.C.R. Este un început modest, dar vom persevera în acest domeniu. Ne propunem ca în cîincinalul 1981—1985 să punem la dispoziția membrilor noștri și alte baze proprii de odihnă și agrement în stațiunile Felix, Herculane, Slănic Moldova, Vatra Dornei, Sîngeorz și în apropierea stațiunii Soveja.

Am prezentat pe scurt o parte din realizările Automobil Clubului Român dobîndite în ultimii ani ai cîincinalului (1976—1980) și cîteva obiective ale activității de viitor. Fiind o organizație obștească, noi așteptăm sugestii și propuneri care să ducă la îmbunătățirea și diversificarea continuă a muncii închinată dezvoltării automobilismului în patria noastră. Așteptăm, mai ales, o participare activă a tuturor automobiliștilor amatori și profesioniști la consolidarea bazei tehnico-materiale a propriei noastre asociații.

Moderne stații de asistență tehnică au fost date în folosință pentru automobiliștii A.C.R. din Vaslui (sus) și automobiliștii asociației A.C.R. din Gorj.



AM CONDUS DACIA 1310



DE LA CERGETARE LA BANDA DE MONTAJ

Munca de ziarist ne-a oferit prilejul să parcurgem, în mai multe rînduri, drumul sinuos de naștere a autoturismului Dacia în moderna întreprindere de pe platforma industrială Colibași-Pitești. Fără îndoială că traseul pe care-l efectuează fiecare piesă în parte pînă ajunge pe banda de montaj este mult mai lung

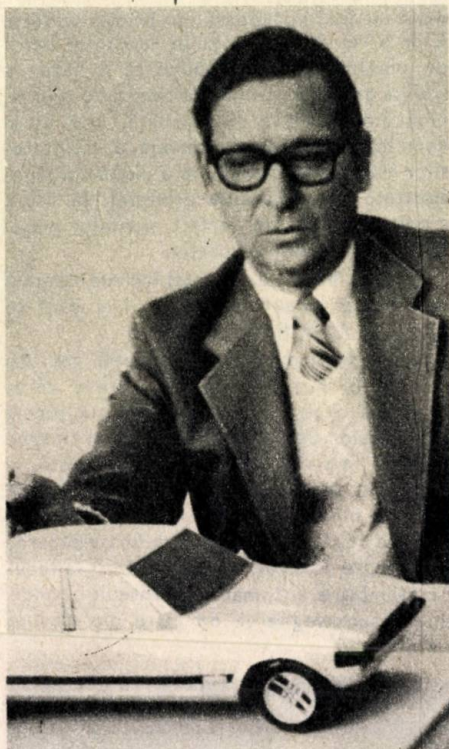
decît ți se înfățișează la prima vedere. Cine a reușit să ajungă în fața unei benzi de montaj nu poate spune că a văzut o fabrică de autoturisme. Pe banda de montaj munca este foarte diversificată, însă nu și complicată. Principala cerință a montatorilor este să dea dovadă de o înaltă conștiințiozitate în executarea profesiei, să ofere creditul că execută perfect montajul piesei sau ansamblului respectiv.

De fapt, banda de montaj încheie drumul prin fabrică al autoturismului. Dar pînă se ajunge la acest final de drum?

Am poposit minute în șir, poate zeci de minute în fața puternicelor prese care, în cîteva clipe, dau cea mai exactă formă elementelor de caroserie. Luțea și finețea cu care se naște un pavilion, o capotă, o aripă sau panoul unei portiere te fac să crezi că nimic nu-i mai simplu decît construcția unui autoturism! O astfel de părere, înșelătoare dealtfel, te urmărește și la locul de asamblare automată a planșeului, unde numai supravegherea de către om devine necesară.



O imagine de ansamblu, înainte de a începe testul



Inginerul Marin Mitrache ne asigură că viitorul apropiat al autoturismului ne va oferi modele și mai economice.

Înainte de a intra în regimul de tratare anticorozivă, silueta caroseriei „despuiate” trece pe sub ochii ageri ai câtorva tineri, deprinși cu linia autoturismului, care, cu ajutorul polizoarelor portabile și al hîrtiei abrazive, înlătură unele asperități rămase de la punctele de sudură electrică sau acele pete de pe tablă, neînlăturate pînă aici. După ce a trecut și de acest examen, caroseria este „îndrumată”, pe bandă, spre cuptoare și baia cu soluție anticorozivă. Fiecare caroserie este scufundată, tot automat, într-un bazin care conține soluția anticorozivă și „păstrată” acolo peste două minute, timp suficient pentru ca soluția să pătrundă în toate ascunzișurile caroseriei. Este cea mai completă și, totodată, cea mai eficientă tratare anticorozivă pe care caroseria o primește încă din fabrică.

În cuptoarele de vopsitorie și uscare, caroseria este „îmbrăcată” în haină de gală, purtînd culoarea care ne încîntă ochii, ne produce satisfacții. Numai într-o asemenea ținută caroseria se întîlnește, pe banda de montaj, cu motorul și cutia de viteze, cu punțile față-spate, instalațiile electrică și de frînare, cu elementele de confort etc.

Deși știm că pe foarte mulți automobiliști îi interesează, în primul rînd, ca motorul mașinii personale să funcționeze ireproșabil și mai puțin sau aproape deloc cum a fost conceput și realizat acest motor, vom încerca să vă relatăm întocmai ceea ce am trăit în fața bancurilor de încercări ale motoarelor. Nu te emoționezi cînd vezi cu cîtă grijă și precizie sînt asamblate biețele de pistoane și apoi de vilbrochen, cum sînt montați segmentii, culbutorii sau alte ansambluri ale motorului. Ești, însă, încercat de puternice emoții atunci cînd vezi cum motorul asamblat sub ochii tăi începe să capete viață de la primele explozii care se produc în camerele de ardere. Este un moment atît de interesant și încărcat de lucruri neașteptate, încît o asemenea activitate nu plictisește pe nici un mecanic de la acest loc de muncă, deși fiecare dintre ei a pus în mișcare, pentru prima dată, mii și zeci de mii de motoare. Marea majoritate a motoarelor pornesc încă de la prima învîrtitură dată de un demaror existent la fiecare banc de probe. Altele au nevoie de mai multe învîrtituri din partea demarorului sau de unele mici intervenții. Calitatea muncii motoristilor trece, deci, prin proba focului, a primului foc din camerele de ardere.

Noi, automobiliștii, putem spune foarte multe lucruri despre calitățile motorului de pe mașina personală. Nu știm, însă, nimic despre felul în care acest motor și-a făcut intrarea în „viață”, cum a „reacționat” la primele învîrtituri ale demarorului. Desigur că o asemenea informație este de prisos, de vreme ce motorul funcționează foarte bine. Pentru unii dintre noi ar satisface, însă, o anumită curiozitate, dar practic imposibil de aflat.

Iată, deci, cîteva aspecte dintr-un amplu proces creativ ce se finalizează cu realizarea autoturismului Dacia. Dar și aceste informații sumare nu pot fi separate de activitatea laborioasă desfășurată de Centrul de Cercetare Științifică și Inginerie Tehnologică pentru Autoturisme (C.C.S.I.T.A.) din Pitești — un excelent „laborator” al gîndirii ingineresti pentru autoturismul românesc. În rîndurile de față nu vom face o prezentare a laboratoarelor și atelierelor de cercetare ale acestui institut. Ceea ce dorim, însă, să afirmăm despre munca C.C.S.I.T.A. din Pitești este faptul că inginerii, tehnicienii, întregul colectiv de aici are o contribuție decisivă în promovarea permanentă a noului în construcția de autoturisme, în proiectarea și asimilarea de ansamble și subansamble care să asigure noi performanțe autoturismului românesc.

Automobilistul nostru este încîntat de mersul silențios al Daciei 1300, de demarajele rapide sau de consumul economic



În timpul încercărilor făcute pe pista specială din incinta I.A.P., fotoreporterul a surprins și această imagine din timpul încărcării unui tren cu frumoasele limuzine produse aici, la Colibași-Pitești.

realizat cu această mașină. Dar pentru a ajunge la asemenea performanțe, specialiștii centrului de cercetare au supus la grele încercări de laborator sau în teren numeroase caroserii și suspensii, au testat la banc, pînă la „înroșire”, sute de motoare, au probat în condiții de maximă rezistență organele transmisiei, cutia de viteze și alte ansambluri și subansambluri ale autoturismului românesc. Dacă fiecare automobilist ar cunoaște cîte testări și analize ale gazelor de eșapament s-au întreprins pînă s-a pus la punct funcționarea carburatorului IRMA (un carburator economic) nu ar umbla cu atîta ușurință la această „uzină” care drămuiește în mod corespunzător amestecul carburant.

„Numeroasele cercetări și testări întreprinse de institutul nostru pentru a realiza o variantă cît mai economică și, în același timp,

tot mai modernă a autoturismului Dacia — ne spune ing. Marin Mitrache, directorul C.C.S.I.T.A.-Pitești — s-au concretizat în reprojectarea unor ansamble și subansamble, în construirea, în ultimul timp, a noului model Dacia 1310, un autoturism care credem că răspunde scopului cercetărilor noastre și satisface, într-o mai mare măsură, exigențele sporite ale automobiliștilor”.

Mînați de dorința pentru a prezenta cititorilor „Almanahului auto '81” comportarea pe șosea și performanțele Daciei 1310, am apelat la bunăvoința tov. ing. Marin Mitrache de a primi un exemplar pentru a fi testat de redactorii ai revistei „Autoturism”. Înainte de a prezenta rezultatele testului, dorim, ca și pe această cale, să transmitem conducerii C.C.S.I.T.A. mulțumirile noastre pentru tot sprijinul acordat.

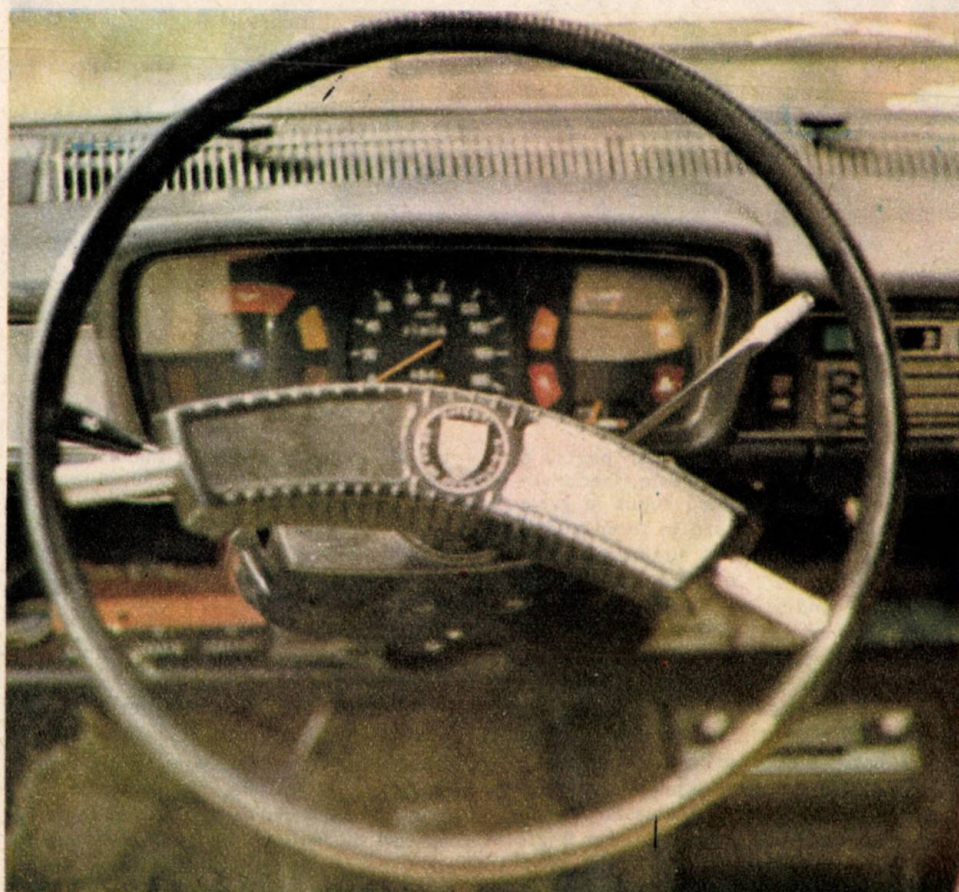
PESTE 1000 KM LA VOLANUL NOULUI AUTOTURISM

Timp de cinci zile, din 30 septembrie până în 4 octombrie, redacția noastră a avut la dispoziție, pentru testare, un autoturism Dacia 1310, încredințat în acest scop de Centrul de cercetare științifică și inginerie tehnologică pentru autoturisme (C.C.S.

I.T.A.) din Pitești. Pe toată durata efectuării testului am fost însoțiți de mecanicul de încercări Iuliu Ciornea, de la C.C.S.I.T.A. Pitești.

În prima zi am făcut un drum pe ruta București—Brașov și retur, pentru a vedea care sînt calitățile dinamice ale mașinii, comportarea ei în condițiile de solicitare maximă a motorului, consumul de carburant ce rezultă astfel, ca urmare a nerespectării vitezei economice etc.

În ziua următoare, în schimb, am efectuat un test de consum în condițiile respectării stricte a vitezelor prevăzute de lege, pe traseul București-Buzău și retur. La fel ca în ancheta „La câștig minim, costuri suplimentare”, publicată în nr. 6/1979, al revistei noastre a reieșit, în final, că automobilistul grăbit, care își permite să conducă agresiv, fără respectarea vitezelor prevăzute de lege, plătește destul de scump această nerăbdare prin benzina pe care o consumă



Noul tablou de bord face parte, de asemenea, din personalitatea modelului 1310 (N.R.: autoturismul de încercări ce ne-a fost pus la dispoziție avea montat un volan de Dacia 1300).



Probă pentru cronometrarea accelerației de la 0 la 100 km/h.

În plus și prin potențialele pericole la care se expune. În schimb, automobilistul care conduce fără veleități sportive, adică normal, în limitele legale de viteză, economisește cu Dacia 1310, aproape 2 litri de benzină la fiecare sută de kilometri parcurși.

Am determinat, de asemenea, consumul de combustibil în condițiile circulației prin oraș și performanțele pe care le poate atinge mașina. Desigur că rezultatele obținute de noi pe parcursul testului nu sînt întotdeauna identice cu cele comunicate de producător prin pliantul de prezentare a autoturismului Dacia 1310. Abaterile în plus sau în minus nu sînt însă prea mari, ceea ce arată că exemplarul testat de noi a întrunit calitățile prezentate de constructor pentru modelul Dacia 1310. Trebuie să precizăm, însă, că testul a fost efectuat pe o mașină fabricată în acest an, care înainte de a ne fi fost încredințată nouă efectuase 20.308 km în regim sever de încercări.

Testul s-a încheiat la C.C.S.I.T.A. Pitesti, unde am verificat diagramele de compresie din cilindrii motorului. Rezultatul a fost cel așteptat: 12 kgf/cmp la fiecare cilindru, ceea ce constituie nivelul normal de presiune. În final, am avut o discuție cu specialiști ai C.C.S.I.T.A., la care au luat parte ing. Marin Mitrache, directorul unității, ing. Constantin Răduț, șeful atelierului de proiectare a autoturismelor, Gheorghe Druță, șeful laboratoarelor de cercetare

autoturisme, și ing. Gheorghe Sandu, șeful laboratorului motoare. Pe lângă discutarea rezultatelor testului nostru, cu acest prilej am aflat cîte ceva despre preocupările specialiștilor de la C.C.S.I.T.A. pentru continuă îmbunătățire a performanțelor autoturismului românesc. Ne-am convins, astfel, între altele, că Dacia 1310 va putea realiza un consum și mai redus de carburant decît cel obținut de noi pe parcursul testului prin echiparea cu un ingenios dispozitiv, denumit sugestiv „economizor”, care a fost brevetat ca invenție și se află în încercări pe unul din standurile de laborator ale C.C.S.I.T.A.



Un moment de repaus în care se confruntă opinii despre noul autoturism.

CONSTATĂRILE TESTULUI

ASPECT-ÎMBUNĂTĂȚIRI

Dacia 1310 păstrează, în mare, silueta cunoscutului autoturism Dacia 1300, dar cele câteva modificări făcute stilului caroseriei îi conferă o certă personalitate. Ridicarea barelor de protecție, de pildă, a divizat panourile anterior și posterior astfel încât aspectul aerodinamic este mai pregnant, creînd, totodată, condiția tehnică a amplasării spoilerului, element de caroserie cu implicații pozitive asupra consumului.

Tampoanele de protecție orizontale sînt mai armonios încadrate ansamblului, deși funcțional par să nu răspundă rolului conferit de proiectant; în realitate, tampoanele din cauciuc nu preiau șocurile peste un anumit nivel al forței de impact, așa încît noua lor formă răspunde perfect rolului pe care îl au. Semnalăm prezența celor patru faruri — soluție care ameliorează iluminarea drumului și evită orbirea celor care vin din față — aspect esențial la Dacia, autoturism la care caroseria se înclină mult spre spate, cînd este încărcat. Reglarea farurilor exterioare pentru lumina de întîlnire și a celor interioare pentru „faza lungă” exclude dispariția luminii înafara zonei admise. Tot ca elemente cu rol funcțional și estetic, lămpile posterioare reprezintă o evidentă reușită, ele grupînd luminile de poziție, lămpile „stop”, semnalizatoarele și, ca noutate, cîte o lămpă roșie ce poate fi conectată din habitacul, pentru semnalizarea poziției autoturismului pe timp de ceață.

Clanțele ușilor sînt mai „robuste”, armonios concepute, dar din păcate sistemul de închidere-asigurare poate fi lesne deblocat. Ar fi util ca atenția constructorilor și proiectanților să se orienteze și asupra așeziselor broaște de uși, pe care le poate debloca posesorul unei chei sau al unei lame metalice cu profil similar.



Panoul din spate, lămpile de stop-poziție, ca și bara de protecție au modificat aspectul noului autoturism.



CONFORT

Problema esențială, studiată de proiectanții noului autoturism, a constituit-o, se pare, redesenarea scaunelor — anatomice — avînd, deci, un profil ce „îmbracă” spatele pasagerilor, fiind și mai joase, astfel încît, mai ales pentru conducător, poziția la volan este comodă, favorabilă călătoriilor lungi. Obiecțiunea pe care o formulăm este că exemplarul de care am dispus, pentru testare, avea scaunele atît de joase, încît vizibilitatea spre exterior a unui șofer de talie medie devenea precară. Dar credem că este vorba de un exemplar pentru cercetare și că, deci, forma reușită a scaunului va fi completată funcțional și cu o amplasare judicioasă, în înălțime, a acestuia. Tetierele ce se montează în suportii practicați în spătare sînt și ele un cert element al confortului. Oglinda retrovizoare interioară, ca și cea exterioară permit o bună vizibilitate, cea din habitacul, fiind mai mare, putînd deci cuprinde întregul sector deschis de lunetă. Pentru iarnă, luneta cu rezistența încorporată permite degivrarea, sporind

confortul și, evident, siguranța efectuării depășirilor.

Deși nu am testat Dacia 1310 iarna, am călătorit cu acest autoturism în regiunea montană, în zile destul de friguroase (+5°), cînd sistemul de încălzire este, de regulă, folosit. Caloriferul este foarte eficient, iar ventilarea habitaculului corectă. De menționat și o modificare aparent mărunță, dar cu implicații în exploatare și în cazul lucrărilor de întreținere: robinetul caloriferului a fost reamplasat, fiind mutat în spațiul motorului; comanda lui se face prin cablu, de la o pîrghie aflată deasupra comenzilor de ventilare. Astfel, se evită griparea, iar dacă aceasta s-a produs, remedierea este mai simplă. Totodată, eventualele pierderi de lichid nu mai au loc către habitacul, ci în spațiul motorului.

TABLOUL DE BORD

Credem că orice automobilist, amator sau profesionist, este atras de aspectul instrumentelor de bord, grupate în trei cadrane armonios concepute estetic și func-

țional. Vizibilitatea pare să fi fost comanda-
mentul proiectanților: lămpile martor sînt
mari, cu lumini vii, lesne de observat. De
pildă, este practic imposibil ca un conducă-
tor auto să nu observe tendința de deplasare
a autovehiculului cu frîna de mîină acțio-
nată sau cu dispozitivul de pornire la rece
cuplat. Principalii „martori” — tempera-
tura apei și presiunea uleiului — sînt atît
de mari încît excluderea lor din cîmpul
vizual nu este posibilă. Unei singure lămpi
martor nu i s-a acordat suficientă atenție:
semnalizatorul schimbării direcției care ziua
nu este vizibil, datorită nuanței prea în-
chise a „verdelui”; sigur, dublarea lămpii
cu avertizor sonor este utilă, dar dacă tot
există lămpă martor, este bine ca ea să fie
vizibilă, ca la Dacia 1300, și ziua. O altă
observație: ar fi utilă o lămpă martor care
să indice cuplarea electroventilatorului,
astfel încît să existe încă o posibilitate de
control al funcționării lui.

ȚINUTA DE DRUM

Reconfirmă argumentul acelor care ple-
dează pentru tracțiunea față. Dacia 1310
este un autoturism care iartă multe greșeli
ale șoferilor neexperimențați: accelerări
în curbe, pe traseu greșit ales și cu înveliș
neaderent, abordarea virajelor pe o curbă
cu rază prea mică, deplasarea autovehicu-
lului cu viteză mare, pe înveliș cu piatră
cubică lustruită etc. Evident, tracțiunea
față și plasarea motorului în consolă
conferă mașinii o ținută de drum subvira-
toare, dar tendința de ieșire către raza
maximă a virajului nu se manifestă pregnant
decît la viteze de deplasare foarte mari și
pe viraje foarte strînse. Astfel, tendința
subviratoare a Daciei 1310 poate fi o proble-
mă a sportivilor sau a celor foarte impru-
denți, mașina fiind excelentă în conduce-
rea auto. Semnalăm calitatea amortizoare-
lor, concepute cu caracteristica remarca-
bilă de a îmbina forța și viteza de reacție
în interesul confortului și al bunei ținute
de drum.

Se poate afirma că din punctul de vedere al
diagramei de funcționare și al durabilității,
amortizoarele Daciei 1310 sînt compara-
bile cu cele care au echipat Renault-ul 12,
sau, dacă facem distincție între acestea,
asemănarea cu amortizoarele Monroe ni se
pare evidentă. Reacțiile suspensiei sînt
corect diminuate în habitacul, chiar dacă
se circulă pe drumuri denivelate.

ELEMENTELE SUSPENSIEI

Elementele suspensiei se remarcă prin
ameliorarea gradului de silențiozitate. Tre-
cerile peste denivelări nu au relevat zgo-

mote anormale și chiar o încercare făcută
pe pista specială din incinta I.A.P. a relevat
inexistența jocurilor mari din flexiblocuri.
Printr-o mai atentă reglare a casetei de
direcție — în cazul exemplarului de care am
dispus — s-ar fi putut evita jocul dintre
cremaliera și bucaș din material plastic,
acest joc fiind sursa unor zgomote, nu în-
grijorătoare, în cazul virajelor la stînga,
pe drumuri pavate cu piatră cubică.

SISTEMUL DE FRÎNARE

Autoturismul pe care l-am condus pe
distanța de peste 1000 km dispunea de sistem
de frînă asistată (servofrînă), a cărei efica-
citate este în afara oricărei discuții. Se
obține o frînare pe spații echivalente, față
de situația utilizării instalației de frînare
neasistată, apăsînd pedala cu circa jumătate
din forță. Apreciem că acționînd pedala de
frînă cu o forță de circa 15 kgf, se obține
frînarea de urgență în timp ce aceeași
eficacitate, la Dacia 1300, se obține apăsînd
pedala de frînă cu aproape 30 kgf. În cursul
testului nostru am utilizat frîna în situații
variate — frînări progresive, frînări în
pantă, frînări de urgență — și în fiecare
împrejurare frînarea a fost eficace, pe spații
relativ mici și fără modificări substanțiale
ale traiectoriei mașinii. Menționăm faptul că
și la Dacia 1310 existența dublului circuit
de frînare și deci a pompei centrale cu
două corpuri (duplex) permite și cursa
mai mare a pedalei, ceea ce creează impresia
existenței aerului în instalație. În realitate,
frîna este eficientă, elasticitatea pedalei
fiind o consecință a principiului constructiv
și nu un defect.

Probe efectuate privind eficiența siste-
mului după încălzirea frînelor — deci
după 7—8 frînări energice — au evidențiat
faptul că sistemul își menține eficiența
și că doar în cazul vitezelor mari, există
o ușoară tendință de deviere de la traiec-
torie. Aceasta, însă, poate fi consecința
uzurii neuniforme a plăcuțelor de frînă.

MOTORUL

Constructorul — I.A.P. — anunța, în
prezentarea acestei variante, un motor a
cărui chiulasă este modificată: raportul de
compresie majorat (9 : 1) și supapa de admi-
sie cu un diametru mai mare cu 1 mm.
Exemplarul de care am dispus pentru tes-
tare nu avea aceste modificări, așa încît
singurul spor de putere ce putea fi atribuit
motorului s-ar fi datorat prezenței electro-
ventilatorului. În fapt, însă, primul drum

făcut pe ruta București-Brașov a relevat, mai ales în zonele de munte, că motorul nu asigură accelerații rapide, fără însă ca posibilitățile de accelerație să se situeze sub nivelul mediu înregistrat pe plan mondial la această cilindree. Testele făcute pentru precizarea performanțelor motorului au evidențiat următoarele: 400 m, cu plecare de pe loc — 22,5 sec.; 1000 m, cu plecare de pe loc — 43 sec.; 0—100 km/h — 20 secunde. Viteza maximă a autoturismului, conform vitezometrului de la bord, nu depășește 135 km/h. Dar ceea ce a pierdut acest motor al Daciei 1310 în viteză a câștigat cert, în domeniul economiei de combustibil.

mobilitate amator. Sigur, pentru obținerea acestei medii orare a fost nevoie ca pe anumite porțiuni ale drumului să se circule cu 120—130 km/h, cu atât mai mult cu cât de la Bușteni și apoi pînă în apropierea orașului Sinaia a plouat, condițiile de circulație impunînd reducerea relativă în zonă a vitezei de deplasare. Pe ruta București-Buzău și retur însumînd 240,2 km, s-au consumat 14,9 l, ceea ce înseamnă o medie de consum de 6,2 l/100 km; dar acest consum s-a obținut respectîndu-se vitezele legale admise în localități și în afara lor. Ambele teste au fost efectuate cu autoturismul încărcat cu trei persoane, fără bagaje.

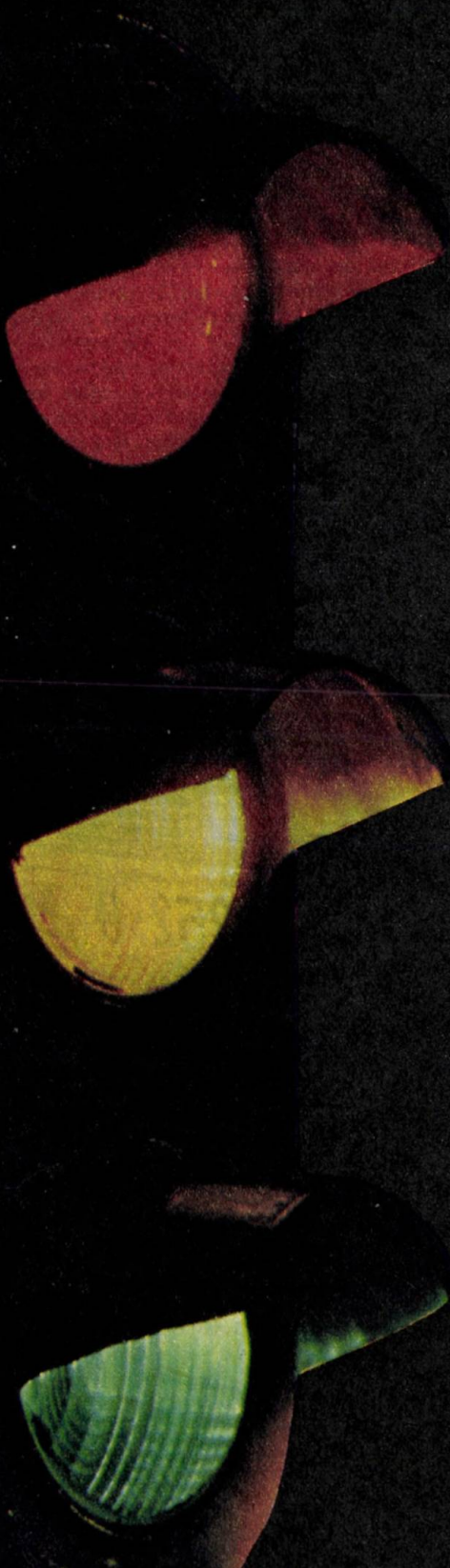


Masca radiatorului, cele patru faruri, bara de protecție, redesenate, conferă Daciei 1310 o linie modernă.

Cîteva rezultate obținute de noi în cadrul testului efectuat relevă meritele cercetărilor și constructorilor noului model Dacia 1310, în ceea ce privește reducerea consumului de carburant. Pe ruta București-Brașov și retur — însumînd 322 km — consumul mediu de benzină a fost de 8 l/100 km, viteza medie de deplasare fiind de 81 km/h, ceea ce depășește atît plafonul legal admis, cît și, evident, necesitățile unui auto-

ceea ce reprezintă echivalentul unei sarcini obișnuite. Consumul în oraș, exploatînd autoturismul la ora de vîrf a traficului, a fost de 8,7 l/100 km, ceea ce constituie, evident, „punctul forte” al Daciei 1310, în competiția de consum cu autoturisme de cilindree și greutate similare.

Vasile DOCHIA
Iustin MORARU
Alexandru SOLOMONESCU



**ÎN 1981
MAI MULT
EFORT
PENTRU
SPORIREA
RĂSPUNDERII
OMULUI
DE LA
VOLAN**

În pofida creșterii considerabile a parcului auto, îndeosebi a numărului de autoturisme proprietate personală, a efectivului de șoferi — cu predilecție a amatorilor — numărul evenimentelor rutiere și al victimelor acestora a continuat să scadă în anul 1980, ceea ce este, fără îndoială, un lucru bun.

Remarcabile sînt și progresele înregistrate în domeniul comportării șoferilor în circulație. Sondajele făcute pe tot parcursul anului 1980 arată că 97—98% din totalul conducătorilor auto conduc corect, preventiv. Totuși, faptul că 2—3% dintre șoferi conduc total nepreventiv, ori tratează cu ușurință pericolele traficului, a creat, încă, destule probleme circulației. Numai în decurs de 26 de zile (15 septembrie—11 octombrie 1980), cei mai imprudenți ori agresivi dintre aceștia au provocat nouă accidente soldate cu 24 de morți.

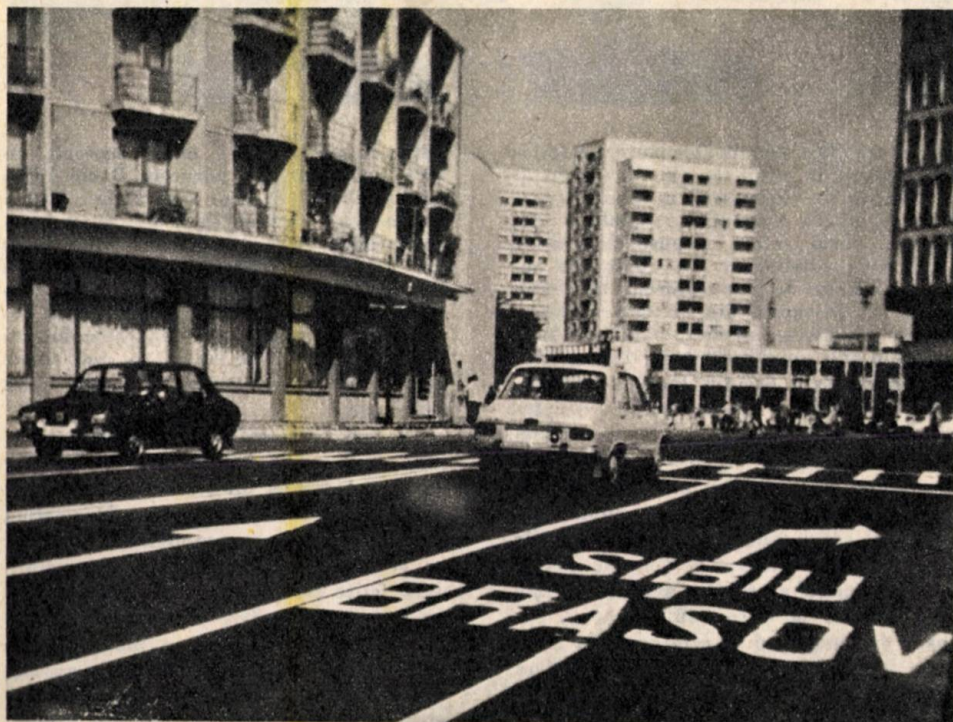
Circulația pe timp de noapte le aduce în cale multe capcane conducătorilor auto: pe asfaltul negru se deplasează pietoni în haine de culoare închisă, uneori mergînd și pe două cărări, mulți bicicliști și căruțași fără nici un mijloc de semnalizare; nu rareori, unii șoferi de autocamioane își abandonează pe partea carosabilă „mastodontii” rămași în pană nesemnalizați etc.

A circula în asemenea condiții cu viteză chiar mai mare decît ziua și în

plus după ce ai gustat diferite licori, e curată sinucidere. Și totuși, medicul I.M. (rețineți, medic care trebuia să cunoască mult mai bine pericolele circulației, fie numai și pentru faptul că zilnic, în spitale, avea ocazia să vadă cu proprii lui ochi victimele imprudenței în traficul rutier), a circulat noaptea cu 115 km pe oră și a plecat la drum după ce consumase o cantitate apreciabilă de alcool (1,2^o/_{oo} îmbibație alcoolică stabilită cu ocazia autopsiei). În apropiere de București, pierde controlul volanului și intră în plin (pe un drum cu patru benzi!) într-un autoturism care circula din sens opus, corect, pe banda întâi. Cinci oameni, toți cu studii superioare, își pierd viața. O familie își pierde în tragicul accident ambii copii, iar un copil de 9 ani rămîne fără ambii părinți!

Un economist în vîrstă de 27 de ani, de la o întreprindere de comerț exterior din București, pleacă împreună cu logodnica și încă trei persoane, la rude în Moldova. Conduce neîntrerupt un mare număr de ore. În jurul orei 19,30, lângă Bacău, încearcă să evite lovirea unui autocamion semnalizat regulamentar, al cărui șofer remedia o pană, dar nu reușește. Intră cu partea dreaptă a autoturismului Lada 1500 în autovehiculul greu. Își pierd viața patru ocupanți.

În apropiere de Bănești (Prahova), o altă întîmplare. Un șofer în vîrstă de





72 de ani (fost conducător auto profesionist), plecat la plimbare cu un prieten al său, intră, de asemenea, în plin într-un autovehicul cu remorcă, semnalizat corect, al cărui șofer începuse depanarea celor două cauciucuri din spate ale remorcii. Șoferul de pe autoturism își pierde viața, iar pasagerul din dreapta se alege cu leziuni grave. Imediat după accident, o rudă a bătrînului șofer trece întîmplător cu mașina prin dreptul locului accidentului. Oprește, se asigură și se precipită spre autoturismul făcut zob. Nu știa inițial cine a fost angajat în accident. În timp ce încerca să acorde primul ajutor, este „cosit” de un autoturism cu număr de Argeș, al cărui conducător auto — medic de profesie — conducea pe timp de noapte într-o manieră agresivă. Medicul oprește autovehiculul la circa 200 de metri, coboară din mașină și se reîntoarce la locul unde zăcea, implorînd ajutor, victima lovită de mașină. Ce credeți că face „doctorul”? Se întoarce la mașină, spune celor-

lalți ocupanți: „Nu e nimic deosebit, cîteva zgîrieturi”, și pornește Dacia 1300, continuîndu-și drumul spre Pitești. Cîteva călători au reținut însă numărul autovehiculului care a fost depistat după 30 de kilometri. Culmea! Întrebat despre accidentul comis, șoferul-medic, care probabil a uitat imediat după absolvirea facultății jurămîntul lui Hipocrate, întrebă: „Chiar aveți probe că eu am comis accidentul?” Bineînțeles că probe erau suficiente.

Destule necazuri dau și „șoferii-problemă” din rîndul profesioniștilor. În ziua de 11 octombrie, un șofer de la unitatea de transport local din Sighetu Marmăției, aflat la volanul autocamionului, observă la 200—300 de metri în fața mașinii, două fete care traversează strada fugind. La un moment dat, copiii observă mașina și se opresc exact pe marcajul median. Șoferul continuă să ruleze cu aceeași viteză spre cele două fete care se răspindesc și fug spre trotuar. Un semnal



cu claxonul, atît a considerat șoferul că trebuie să facă pentru a evita accidentul. N-a ridicat deloc piciorul de pe accelerație, zdrobind sub roțile mașinii trupurile firave ale celor două fete, una în clasa a IV-a și cealaltă într-a II-a.

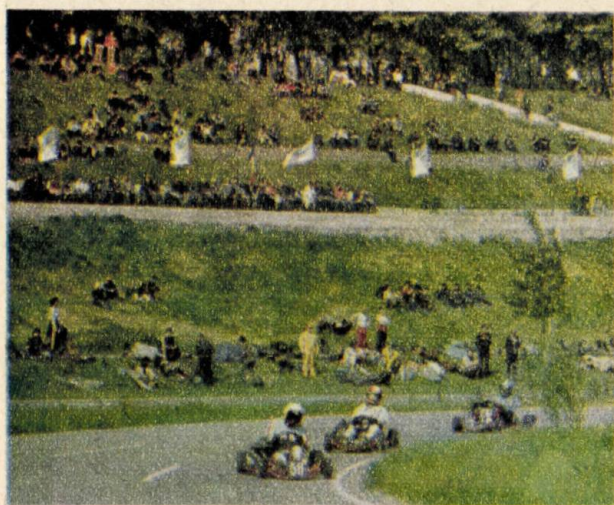
Anul 1980 a fost anul cu cele mai grave accidente cauzate de defecțiuni la sistemul de rulare. Un autobuz aparținînd Autobazei ITA Fălticeni se deplasa pe sectorul de drum Suceava-Botoșani. Autovehiculul arhiplin era condus cu viteză mult prea mare în raport cu configurația drumului și gradul de încărcare al autobuzului. La un moment dat, autovehiculul străpunge parapetul podului pe care tocmai trecea și plonjează de la cinci metri înălțime exact într-o baltă cu diametrul de nouă metri și trei metri adîncime. Mai mulți oameni mor înecați, iar alții, ejectați din mașină, se aleg cu răni grave. Ce se constată? Un cauciuc „înțepat” nu fusese vulcanizat așa cum ar

fi trebuit, iar șoferul plasase între camera de aer și cauciuc un manșon de „protecție”. Exact cînd autobuzul rula pe pod, camera roasă de manșon face explozie, urmările fiind cele descrise mai sus.

Multe victime a făcut și defectuoasa planificare a călătoriilor (75 de morți și 114 răniți în decurs de zece luni: ianuarie-octombrie). Pe centura de est a Ploieștiului, de exemplu, a fost oprit un automobilist care depășea tot ce îl înțelnea în cale, băgînd spaima în cei ce rula din sens contrar, care se repulau cît mai mult pe dreapta pentru a face loc agresivului. La întrebarea „Unde vă grăbiți?” a răspuns: „Trebuie să ajung la Brăila la ora 20,00”. Era 18,30, aproape noapte și mai avea de parcurs 150 km de drum arhiaglomerat.

Sînt, deci, multe de făcut în 1981. Mai cu seamă pe planul ridicării răspunderii omului de la volan.

Colonel Victor BEDA



1



2



3

PE TRASEELE DE CONCURS ALE ȚĂRII

Sezonul competițional 1980 s-a încheiat. A sosit ora bilanțului. Campionii își admiră trofee, outsiderii își iau angajamente că vor deveni ei campioni, iar cei din eșaloanele trei, patru sau cinci încearcă să se împace cu ideea că au contribuit și ei la marele „spectacol” de pe pistele și traseele de concurs. În fond, își spun aceștia din urmă, nu toată lumea poate urca pe podium. Cine lubește sportul trebuie să se călăuzească după sloganul olimpic: esențial nu este să câștigi, totul este să participi.

O participare masivă s-a înregistrat în 1980 în campionatele de karting-viteză pe circuit. Din nou, cei mai buni s-au dovedit sportivi de la „Unirea Tricolor”-București. Dar nu numai ei. Frumoase rezultate au înregistrat, de asemenea, piloții de karting de la Hidrotehnica-Constanța, C.S.U.-Brașov, Pegas-Arad.

Alături de pista de la Cluj-Napoca, unde a avut loc, în septembrie, ultima etapă a Cupei păcii și prieteniei, alergătorii de karting din țara noastră dispun acum de o nouă arenă de concurs: cea de la Galați, extinsă și modernizată în 1980 prin grija filialei județene A.C.R. și cu sprijinul substanțial al organelor locale. În foto 1 se poate vedea o parte a pistei din orașul de la



Cu prilejul Raliului Tineretului din iulie 1980, organizatorii competiției, Biroul de Turism pentru Tineret și P.R.A.K., au înscris în program și o probă de viteză pe circuit, desfășurată pe străzile orașului de la poalele Timpei. Proba, la care au luat parte sportivi consacrați, ne-a amintit de Marele Premiu și Brașovului. Să fie acesta doar un prim pas pentru reluarea vestitului competiții de pe vremuri!

Dunăre, care beneficiază printre altele, de o splendidă tribună naturală, îmbrăcată în verdeață.

Din echipa de karting C.S.U.-Brașov fac parte frații Lucian și Ioan Pescaru. Iată-i pe cei doi tineri piloți, într-un moment de răgaz, împreună cu tatăl lor, Constantin Pescaru, la o etapă de campionat (foto 2). Amintim că Pescaru-senior este maestru al sportului la automobilism și că, înainte de a se urca la volanul mașinilor de curse, a alergat cu succes în campionatele naționale de motociclism.

Cea mai importantă manifestare automobilistică din țara noastră a sezonului abia încheiat a fost cea de a 15-a ediție a Raliului Dunării-Dacia, competiție internațională de prestigiu, desfășurată sub genericul împlinirii a 2050 de ani de la constituirea primului

stat dac centralizat și independent. La competiție au participat 71 de echipe din 12 țări, punctul de plecare și sosire din raliu fiind frumosul oraș Deva, îmbrăcat în haine sărbătorești (foto 3).

Printre piloții prioritari de peste hotare, care au luat parte la cea de a 15-a ediție a Raliului Dunării-Dacia, s-a numărat și Mauro Pregliasco (foto 4). Conducând o mașină Alfa Romeo cu turbocompresor, Pregliasco a câștigat raliul în compania navigatorului Vittorio Reisoli. Dintre echipele românești, cel mai bun rezultat (locul 7 în clasamentul general pentru campionatul european, primul loc în clasamentul pentru campionatul balcanic) l-a obținut cuplul Ludovic Balint-Mircea Pănaite, cu o mașină Dacia 1300 gr. II.

În campionatele națio-

nale de viteză s-au evidențiat din nou sportivii de la Politehnica - București, în special Mihai Alexandrescu și Radu Dumitrescu. Iată-l pe Dumitrescu (foto 5) într-o probă de viteză în coastă, la volanul mașinii Dacia 1300 gr. I, întotdeauna bine pregătită pentru concurs.

O imagine (foto 6) din cursa de la Ghelari-Hunedoara, desfășurată la sfârșitul lunii august. Pe traseu — Dacia 1300 gr. II, condusă de Nicolaus Helmut de la Asociația Sportivă I.P.A.-Sibiu. Alergătorii de la formația sibiană sînt tot mai activi, în ultima vreme, în competițiile automobilistice și, nu de puține ori, ei se numără printre animatorii întrecerilor la care iau parte. I.P.A.-Sibiu este, după cum se știe, o mare întreprindere specializată în piese auto și prezența spor-



4



5



6

tivilor ei în concursurile automobilistice intră în firea lucrurilor. Pe cînd astfel de exemple din partea reprezentanților altor întreprinderi de profil?

Decanul de vîrstă al piloților de curse din țara noastră (54 de ani) este, la ora actuală, maestrul mecanic auto Laurențiu Borbely din Cluj-Napoca. Fost, ca și Constantin Pescaru, alergător de motociclism, Borbely a trecut cu un deceniu în urmă la întrecerile pe patru roți, devenind campion național. În 1980 el a participat la întrecerile de viteză cu un BMW 2000 (foto 7), foarte „fotogenic” și bine pus la punct.

Premiera tehnică a sezonului a constituit-o mașina Dacia 1300 Brașovia (foto 8), cu motor de gr. V, prezentată la Marele Premiu al Bucureștiului de către Nicu Grigoraș (I.A.P.). Automobilul are o caroserie cu linii interesante, iar motorul dispune de performanțe superioare, probate în multe concursuri anterioare celui de pe traseul Pipera-Toboc. Prin urmare, în perspectivă, o redutabilă „armă” a echipei argeșene (și în primul rînd a lui Grigoraș) pentru întrecerile viitorului sezon.

După o lungă perioadă de pregătiri și de încercări Cornel Motoc (Tractorul-Brașov) a reușit, în luna septembrie, să cîștige Marele Premiu al Bucureștiului, precum și Cupa instituită în amintirea fratelui său, Dorin Motoc. Pilotul formației „Tractorul” dispune de o puternică mașină Dacia 1300 gr. V (foto 9). Deocamdată această mașină i-a adus cunoscutului sportiv satisfacția titlului de vice-campion național. Dar Cornel dorește cu ardoare și mai mult. În ce măsură dorința sa se va transforma în realitate, vom vedea în anul care vine.

Vasile DOCHIA, Dumitru LAZĂR și Mihai NIEDL



7



8



9

MpV

Tocmai plecam cînd mi-am amintit că trebuie să trec și pe la cei de la MpV. Așadar, iată-mă în fața biroului lor. Pe ușa de la intrare se află o etichetă, din cele ce se lipsesc pe caietele școlare îmbrăcate în hîrtie albastră, pe care sînt înscrise trei litere: MpV. (Stimați cititori, MpV înseamnă „Motoare pentru Viitor” și este constituit de un grup de tineri ingineri dintr-un prestigios institut de cercetări, care și-au propus să studieze motoarele, să cîntărească virtuțile acestora încă din prezentul care devine așa de repede trecut).

— Ziua bună. În ce an vă aflați azi?

— Știți, noi am căpătat un avans așa de mare, încît ne putem permite cîte o scurtă întoarcere cu cîțiva ani.

— Și astfel vă pot eu întîlni pentru un scurt interviu. Uite care-i treaba: conducerea revistei „Autoturism” mi-a cerut, pentru Almanahul pe 1981, un material despre motoarele viitorului. Așa încît, cel mai nimerit lucru mi s-a părut să vin aici. Ce înseamnă, deci, „viitor” la voi?

— Ați început chiar cu începutul. În adevăr, noi am gîndit anii care vin ca fiind cuprinși în trei etape: viitorul apropiat, cel mijlociu și cel îndepărtat. Viitorul apropiat este constituit din următorii 4—5 ani și cuprinde măsurile care se pot aplica în vederea reducerii consumului de combustibil și a poluării la motoarele existente, dispunînd încă de benzină sau motorină drept combustibil. Viitorul mijlociu reprezintă 10—15 ani în continuare și cuprinde aceleași motoare, mult îmbunătățite, care încep să consume alți combustibili decît cei din țitei. Viitorul îndepărtat, care ar începe în jurul anului 2000, va putea însemna etapa unui alt tip de motor și — poate — chiar a unui alt tip de mijloc de transport.

— Înțeleg că etapizarea viitorului motorului derivă din două direcții fundamentale ale dezvoltării: combustibili disponibili și sisteme de transport. Vă rog să le dezvoltăți pe scurt!

— Prin combustibil „disponibil”, sau, mai bine, sursă de energie disponibilă, înțelegem acelea care, pe scara timpului ce vine, pot asigura funcționarea majorității, dacă nu chiar a totalității parcului mondial de automobile. În acest context, pentru viitorul apropiat și cel mijlociu, rezervele mondiale cunoscute de țitei sînt suficiente. Problema de bază nu este indisponibilitatea, ci economisirea pentru necesitățile viitorului îndepărtat, altele decît acelea ale automobilului. Tocmai de aceea gîndim la mijloacele de economisire a combustibililor din țitei și, în general, la înlocuirea acestora către finele mileniului al doilea.

— Care pot fi acești înlocuitori ai benzinei și al motorinei?

— Practic ne gîndim mai ales la cei cunoscuți încă de pe acum și anume, pentru viitorul apropiat, alcoolii (ca metanolul și etanolul), precum și gaze lichefiate, mai ales cele sintetice, deoarece rezervele mondiale de cărbune sînt incomparabil mai mari decît acelea de țitei. Procesele tehnologice cunoscute de producere a hidrocarburilor din cărbune sînt dificile și costisitoare, cu consumuri energetice încă prea mari, ceea ce ne face să credem că folosirea intensivă a acestora nu va putea fi îndeplinită pînă în viitorul îndepărtat.

— Și de fapt, soluția n-ar fi decît un paleativ, deoarece ne adresăm tot unei surse epuizabile!

— Exact. Dar pînă una alta, un aspect interesant al corelației combustibil-motor: utilizarea optimă a țiteiului brut duce la derivarea unor benzine și al motorine cu cifre octanice scăzute mult sub valorile acceptabile de motoarele „clasice” cu aprindere prin scînteie, respectiv diesel, dar perfect utilizabile în motoare cu amestecuri stratificate sau funcționînd după ciclul Stirling.

În fine, hidrogenul întrunește avantajele fundamentale, este inepuizabil și nu pretinde modificări structurale ale motoarelor prezente. Din păcate, producerea hidrogenului după cunoștințele actuale cere un consum mare de energie electrică, de fapt indisponibilă pentru trecerea la consumul de hidrogen la scară mare. De asemenea, semnalăm că stocarea hidrogenului la bordul automobilului nu poate fi concepută în stare gazoasă sau lichefiată din cauza pericolului de explozie și din cauza greutății mari a rezervorului de combustibil. Cîteva cifre:

un rezervor de 90 litri benzină cântărește cam 10 kg și împreună cu benzina 77 kg, iar echivalentul a 90 l benzină în hidrogen gazos înseamnă 25,3 kg hidrogen la presiunea de 140 bari (kgf/cm²) și un rezervor de 1000 kg. Pentru hidrogenul lichefiat, aceeași greutate, iar rezervorul de 170 kg. Stocarea hidrogenului în hidruri (de magneziu, de sodiu ș.a.) reduce pericolul exploziei și micșorează relativ greutatea rezervorului, ajungând însă la un total de câteva sute de kg și la un cost destul de ridicat.

— Prin urmare, pentru motoarele de azi există soluții de combustibili, alții decât cei folosiți în prezent, cu probleme încă nerezolvate, dar rezolvabile. Ce știm despre alte surse de energie?

— În mod firesc, am luat în considerare tracțiunea electrică. O considerăm, însă, că aparține, ca aplicație pe scară mare, viitorului îndepărtat. Motivele: indisponibilitatea unui mijloc de stocare satisfăcător (capacitate și greutate) a energiei electrice și mai ales dificultățile uriașe ale industriei mondiale de motoare de atreze la un cu totul alt tip constructiv de motor și transmisie. Aceluiași viitor îi aparține și tracțiunea electrică cu pile de combustibil. O remarcă: am luat în considerare tracțiunea electrică, totuși, pentru mini-automobile urbane (city-car), ca și în combinație cu motorul cu ardere internă — așa-numita tracțiune hibridă sau mixtă.

— Linia de gândire expusă îmi amintește de un vechi dicton al motoristilor, parcă nicio dată mai actual decât acum: motorul se concepe după combustibil și nu invers. Și, în concluzia acestei corelații combustibil-motor?

— În loc de concluzie, vă propunem să examinați tabelul pe care l-am întocmit și în care am consemnat sursele de energie, motoarele și sistemele de tracțiune considerate. Am „dat note” fiecărei soluții, de la 0 la 5: prin 0 se înțelege aplicarea imediată posibilă, iar cu cât cifra este mai mare, cu atât mai târziu poate fi introdusă aplicația practică la scară mare.

Motoare și sisteme de tracțiune		Combustibili						Energie electrică	Mecanică
		lichizi			gaze				
		benzină	motorină	alcooli	gaze lichefiate	gaze sintetice	hidrogen	baterii	pile de combustibili
Motoare cu ardere internă	Motor cu piston	0	0	2	1	4	5		
	Motor cu piston rotativ	1	2	2	2	4	5		
Motoare cu ardere externă	Motor Stirling	2	2	2	2	4	5		
	Turbină cu gaze					4	5		
	Mașină cu aburi						5		
Tracțiune electrică								3	5
Tracțiune hibridă	Motor cu ardere internă + Tracțiune electrică	0	0	2	1	4	5	3	
	Motor cu ardere externă + Tracțiune electrică	2	2	2	2	4	5	3	
	Motor cu ardere internă + Energie cinetică	2	2	2	2	4	5		
	Tracțiune electrică + Energie cinetică							5	5

— Să trecem la sistemele de transport. Ce legătură au ele cu motoarele viitorului?

— Întreaga gândire despre motoarele viitorului depinde de modul în care se vor dezvolta sistemele de transport: în comun și individual, acesta din urmă fiind reprezentat exclusiv de autoturismele proprietate personală, taxiuri sau închiriate. Examinarea situației actuale, precum și a planurilor de dezvoltare a rețelilor urbane și interurbane ale transportului în comun și ale producției de autovehicule, ne îndreptățește să socotim pe de o parte ca pe deplin îndreptățită deplasarea centrului de greutate pe transportul în comun,

de suprafață, cu motoare cu ardere internă. Un singur exemplu este suficient: consumul specific de combustibil convențional (în 1/100 km și 1 pasager) pentru autobuz, tren, autoturism și avion este arătat în tabelul următor:

Mijloc de transport	Consum specific de combustibil		Obs.
	1/100 km, pasager	%	
Bus	1,20	100	
Tren	2,24	187	
Auto urban (60%)	4,80	400	2 pasageri
interurban (40%)	3,33	277	4 pasageri
media	4,21	350	
Avion	9,06	755	

Luând consumul autobuzului ca 100%, transportul feroviar are un consum aproape dublu, cel individual cu auto este de 4 ori mai mare în trafic urban și de aproape 3 ori mai mare în trafic interurban. Transportul aerian rezultă ca cel mai puțin economic.

Prin urmare, concluzia care se impune este: realizarea unui sistem de transport în comun, eficient și comod, bazat pe autobuze de mare capacitate, deoarece atragerea pe această cale a cât mai mulți pasageri din celelalte sisteme de transport aduce economii substanțiale de combustibili. Aceasta cu atât mai mult cu cât datele statistice arată că deplasările individuale cu autoturismele la lucru și la cumpărături au consumuri specifice de combustibili care se plasează peste media consumului în cele două tipuri de trafic, adică peste 4,21 l/100 km și pasager.

— Prin urmare, trecem pe autobuze?

— Nu, nici chiar așa de categoric. Aceasta pentru că n-am menționat motivele pentru care o astfel de mutație substanțială — de la autoturism la autobuz — se poate realiza doar într-un viitor imprevizibil de îndepărtat. În primul rând, nu este posibilă o evaluare exactă a duratei în care se pot realiza investițiile extrem de mari reclamate de crearea rețelilor de transport în comun — urbane și interurbane — care să înlocuiască transportul individual în condiții cantitative și calitative similare. Numai în aceste condiții s-ar putea prelua de către transportul în comun o parte substanțială a transporturilor individuale și cu precădere a celor de la domiciliu la locurile de muncă, deoarece tocmai acestea sînt cel mai puțin economice. În al doilea rând, transferul din transportul individual în cel comun nu este de așteptat să realizeze economii importante de combustibili și energie, deoarece acest transfer este, deocamdată, credibil în mediul urban. Or, tocmai în urban deplasările individuale au o pondere redusă din totalul de pasageri x km (9—10%). În fine, dar nu mai puțin important, mai trebuie să ținem seama de faptul că autoturismul oferă calități maxime, de neatinse de nici un alt mijloc de transport: independență, rapiditate, confort. Ca să un mai vorbim de presiune. Ținînd seama de toate acestea, am calculat, pe baza unei situații medii în ultimul deceniu, o prognoză pînă la anul 2000 pentru dinamica indicatorului pasageri x km la transporturile în comun și la cel individual. Situația este prezentată în tabelul următor:

Miliarde pasageri x km					
Anul		1970	1980	1990	2000
Transport în comun	Tren	25	40	50	55
	Bus				
	Metro	100	130	160	200
	Taxi	30	45	60	80
	Total	155	215	270	335
Transport individual		400	500	680	790

Observați că transportul individual, cu autoturismele, se menține ca fiind cel mai important, mai mult decît dublul totalului tuturor celorlalte mijloace de transport în comun terestre.

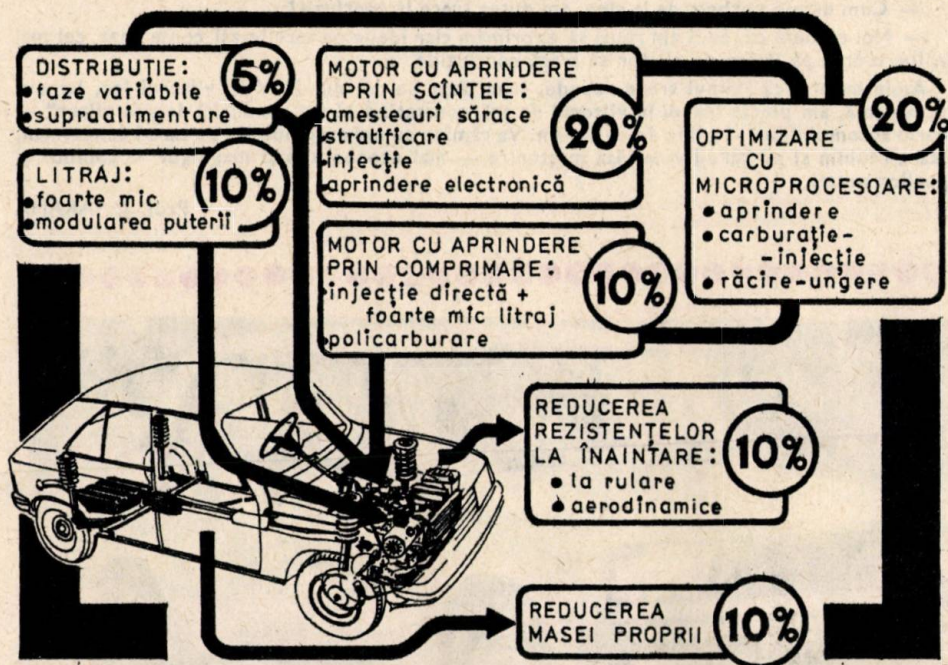
— Și care ar fi concluzia?

— Dat fiind că vrem să rămînem cu automobilul nostru cel de toate zilele, pentru a ni-l păstra

vedem trei concluzii „fierbinți”: 1) să-l folosim rațional; 2) să-i îmbunătățim urgent consumul de combustibil; 3) să-i găsim un alt combustibil, inepuizabil, pe cât posibil de ieftin și disponibil în cantități foarte mari reclamate de dezvoltarea transportului.

— Și care sînt, pe scurt, măsurile de îmbunătățire a consumului de combustibil la care vă referiți?

— Vă propunem să examinați schema în care sînt trecute îmbunătățirile posibile ce conduc la reducerea consumului specific de combustibil, apreciat în procente. O observație: reducerile menționate nu pot fi însumate la valorile arătate. Întotdeauna, reducerea consumului de combustibil prin aplicarea combinată a mai multor metode este inferioară sumei reducerilor apreciate pentru fiecare metodă în parte.



Un scurt comentariu al metodelor de îmbunătățire credem că este necesar. Motorul cu aprindere prin scînteie mai posedă un potențial apreciabil de îmbunătățiri ale arderii mai ales prin arderea amestecurilor foarte sărace de aer-combustibil, combinate cu folosirea injecției de combustibil, cu sisteme noi, adecvate, de aprindere precum și cu mecanisme de variație automată a fazelor distribuției. O implicație importantă a acestei din urmă îmbunătățiri: posibilitatea de a realiza suprapuneri cât mai reduse a deschiderii supapelor la turații relativ foarte mici, de ralanti (aprox. 400 rot/min), ceea ce micșorează consumul de combustibil în acest regim. Or, în traficul urban aglomerat, regimul de ralanti are o pondere în jurul a 30% din durata totală de funcționare. Se înțelege deci ce reducere substanțială de consum se poate realiza pe această cale. Supraalimentarea nu și-a spus încă ultimul cuvînt: un recent sistem, care intră în producție în vara lui 1981, realizează o reducere a consumului de 8%. O mare importanță o acordăm optimizării reglajelor (dozaj, aprindere, faze distribuție) prin utilizarea microprocesoarelor. Electronica a pătruns destul de mult în tehnica automobilului: în 1980 în SUA, 17 modele de automobile au folosit 850 dispozitive care conțineau 250 000 de semiconductori. Reversul medaliei nu este prea încurajator: defecțiunile unor dispozitive ca cele de aprindere electronică au fost numeroase, manifestîndu-se fie prin întreruperi datorate umezelii, fie prin căderi totale datorită scurt-circuitelor.

— Am înțeles. Proliferarea dispozitivelor electronice aduce inevitabil o reducere a fiabilității întregului autovehicul. Pentru elemente electronice, s-a ajuns la 1000 ore de funcționare fără defecțiuni, ceea ce e puțin pentru un automobil!

— Ca să nu mai vorbim de problemele de service, mai ales cu privire la complexitatea sistemelor și înalta tehnicitate necesară. Să trecem la cîteva aspecte ale automobilului propriu-zis. Reducerea masei acestuia și îmbunătățirea aerodinamicii sale mai sînt încă surse potențiale importante de reducere a consumului. Rezultatele experiențelor sînt concludente. În tabel se arată, în procente, reducerea consumului datorită fiecărei îmbunătățiri în parte.

Micșorarea consumului de combustibil, în %	Trafic	
	urban	interurban
Reducerea masei cu 20%	4,5	5,5
Reducerea rezistenței aerodinamice cu 15%	0,5	6,0
O variantă combinată a precedentelor	4,5	10,0
Reducerea litrajului cu 15%	8,0	5,0
Îmbunătățiri la motorul cu benzină	10,0	10,0
Folosirea motorului diesel	1,5	3,0
Transmisia îmbunătățită	3,0	10,0

— Cum datele vorbesc de la sine, am putea trece la concluzii?

— Noi credem că, dacă am reuși să exprimăm clar ideile pe care le-ați consemnat, cel mai bun lucru ar fi să lăsăm pe cititor să tragă concluziile.

Amintindu-mi că timpul trece repede, l-am lăsat pe cei din MpV în viitorul lor, iar eu, până la urmă, am plecat înapoi în viitorul de azi, constatînd că am „amintiri despre viitor” — viitorul automobilului — pline de optimism. Va rămîne cu noi automobilul pe care-l cunoaștem, pe care-l iubim și pe care-l vom lăsa moștenire — mai economicos și mai sigur — copiilor și nepoților noștri.

Prof. C. ARAMĂ

ALBUM

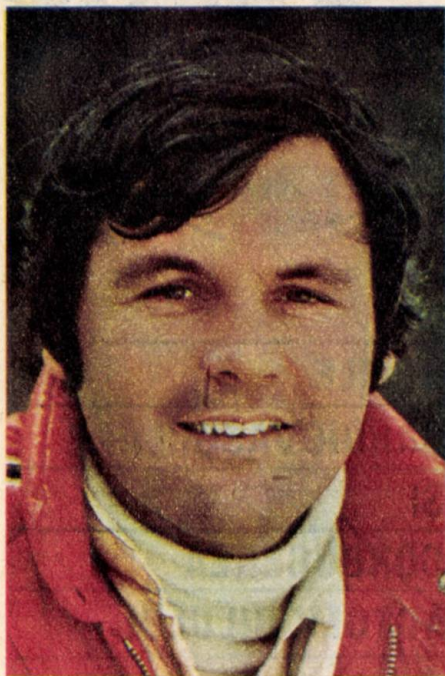


LADA 1300 S. Berlină 4 uși, 5 locuri, greutate proprie 1022 kg. Motor 4 cilindri, 1294 cmc, alezaj x cursă 79 x 66 mm, 65 CP (DIN) la 5600 rot/min, cuplu maxim 8,4 kgfm la 3400 rot/min, raport volumetric 8,5 : 1, putere specifică 50,2 CP/l, un carburator dublu corp, cutie de viteze cu 4 trepte, frîne cu discuri în față, cu tamburi la spate. Dimensiuni: ampatament 2,42 m, ecartament 1,32 m/1,32 m, lungime 4,11 m, lățime 1,61 m înălțime 1,32 m. Viteză maximă 134 km/h. Consum 8,65 l/100 km.



TATRA 613 SPECIAL. Model de lux al cunoscutei uzine cehoslovace, T 613 Special este o berlină cu 4 uși, 5 locuri, în greutate de 1670 kg. Motorul, plasat în spatele mașinii, are 8 cilindri în V la 90° (85 x 77 mm), cilindrul fiind de 3495 cmc. Raportul de compresie este de 9,2 : 1 iar puterea maximă, de 165 CP (DIN) la 5200 rot/min. Cuplul maxim se obține la 2500 rot/min și este de 27 kgfm. Puterea specifică: 47,2 CP/l. Viteza maximă: 190 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h este de 12,7 secunde, nivel remarcabil avînd în vedere greutatea autoturismului. Consumul, după catalog, este 15,4 l/100 km. Cîteva caracteristici constructive: motorul are 4 arbori cu came (2 x 2) plasați pe chiulasă. Există un radiator de ulei, capacitatea sistemului de ungere fiind de 9 l. Autoturismul este echipat cu două baterii de cîte 6 volți, fapt ce mărește capacitatea „rezervorului de curent”, permițînd o amplasare mai judicioasă în spațiile existente.

mărturisiri



Alan Jones

Cu trei-patru ani în urmă, aproape nimeni nu se ocupa mai pe larg de numele pilotului australian Alan Jones, născut la 2 noiembrie 1946. Într-un clasament pe anul 1978 al campionatului mondial de formula 1, Jones figurează abia pe locul al 11-lea, cu 11 puncte acumulate în trei curse, din totalul de 15 care s-au disputat în acel sezon. Și, deodată, în 1979, sportivul australian s-a instalat în primele rânduri ale celor mai buni piloți de Grand Prix, încheind campionatul mondial pe locul al treilea, la mică distanță de cei doi echipieri ai formației Ferrari: Jody Scheckter (câștigătorul titlului) și Gilles Villeneuve (clasat pe locul secund). Afirmarea puternică a lui Jones

a avut loc în 1980, când mașina pe care a concurat, Williams, a funcționat ireproșabil, iar omul de la volanul ei a fost, în anumite curse, imposibil de învins.

* *

„De cîtva timp, dar nu prea demult, mărturisește Jones, unui comentator încearcă să despice firul în patru, punîndu-si următoarea problemă: cine se ascunde în spatele victoriilor lui Williams, mașina sau pilotul? Eu afirm că mașina, dar, deopotrivă, și pilotul (rog să mi se ierte lipsa de modestie). Am depus mari eforturi și în trecut să mă afirm, însă nu aveam cu ce. Cu o mîrtoagă nu poate cîștiga un concurs de călărie nici chiar un jocheu genial. Cînd am venit în echipa lui Frank Williams, la lumina semaforului meu a apărut lumina verde. Nu imediat, dar destul de repede.

În 1979 am trecut pe lîngă titlul de campion mondial: am realizat la antrenamente cei mai buni timpi, am cîștigat un mare număr de curse, dar campion a devenit Scheckter, grație unui regulament discutabil. Aproape toată lumea a recunoscut că în acel sezon eu am dispus de cea mai bună mașină și pe întreg parcursul campionatului n-am comis erori. La sfîrșitul campionatului, celebrul șef de echipă Ken Tyrrell, un om cu vastă experiență și cu un fler deosebit în depistarea talentelor, a venit la mine și m-a felicitat, spunîndu-mi că, de fapt, eu trebuie să fiu considerat cîștigătorul moral al titlului mondial. Gestul lui Ken m-a emoționat.

Mă întreb, însă: în 1979 n-am comis oare nici o greșeală? Vreau să fiu sincer și de aceea spun: am comis una și ea mi-a fost fatală, pentru că a avut loc într-un moment decisiv. În Marele Premiu al Monaco, mă găseam undeva prin linia a treia sau a patra. Am început să forțez, depășind cîțiva adversari. La un moment dat, mă aflam în spatele lui Scheckter: îi suflam în ceafă. Simțeam că pot să-l depășesc. Am încercat o manevră și nu mi-a reușit. M-am trezit lovind glisierile și a trebuit să abandonez. Dacă reușeam să-l depășesc pe Scheckter și în acea cursă, deveneam campion mondial. Dar n-am devenit. A fost necesar să mai aștept un an.

Managerul meu, Frank Williams, nu prea pălăvrăgește, ca alții, și acest lucru îmi place. Cînd am venit în echipa lui, mi-a spus doar atît: Australia a avut un campion mondial, pe Jack Brabham. Eu voi face în așa fel, încît tu să devii al doilea.

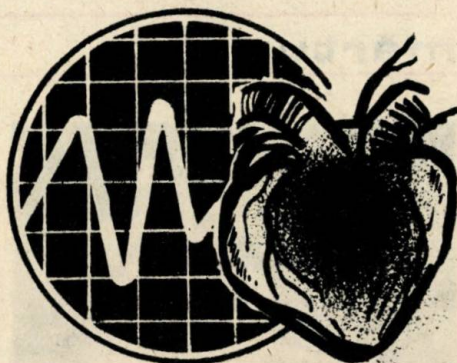
În anii de cînd alerg la curse, am condus mașini Lola, Hesketh, Surtees, Shadow. Am alergat în Formula 5000, în Formula 2, în Canam. Adevărata vocație mi-am găsit-o

Însă în Formula 1. Cursele Grand Prix au fost, sînt și vor rămîne expresia supremă a sportului automobilistic. Tatăl meu, care a fost și el pilot de curse, mi-a spus acest lucru încă de cînd eram copil. Acum m-am convins personal. Chiar dacă n-au o legătură directă cu producția de serie, întrecerile de formula 1 sînt, totuși, o activitate care influențează progresul tehnic. Cel mai bun exemplu în acest sens îl constituie (ca să mă refer la prezent) utilizarea la mașinile de Grand Prix a turbocompresoarelor. Sînt sigur că această soluție tehnică va intra, într-un viitor apropiat, în atenția constructorilor de autoturisme și că experiența acumulată pe piste de concurs se va dovedi utilă în fabricația de serie.

Poate că ar fi interesant să se știe ce-i trebuie unui tînr pilot pentru a se afirma la curse. Despre mașină am vorbit mai sus. Rămîne să amintesc aici talentul, hotărîrea și dorința aprigă de a munci pe rupte. Fără muncă nimic nu este posibil în lumea asta. Urmăriți viața marilor campioni ai volanului și veți vedea că viața lor a fost dură, încordată, plină de renunțări. Nici-una dintre ei gloria nu i-a căzut în brațe de-a gata, fără eforturi, fără sudoare sau chiar fără lacrimi".

«FITTIPALDI-FIAT 147»

Lansați de cîțiva ani în construcția de mașini de formula 1 (primele au purtat numele de Copersucar), frații Fittipaldi, Emerson și William, s-au gîndit la comercializarea unei serii limitate, a unui model de autoturism de mare difuziune, revăzut și corijat în atelierele lor. Astfel a apărut pe piața braziliană autoturismul „Fittipaldi-Fiat 147", care se fabrică într-o cadență de 50 unități pe an. Principalele modificări mecanice se referă la mărirea raportului de compresie, fapt ce a permis obținerea a 80 CP pentru motorul de 1300 cmc. Suspensia a fost revizuită, montîndu-se amortizoare noi, sistemul de frinare este asistat, iar cutia de viteze cu 5 trepte. Asupra caroseriei s-a insistat ceva mai mult: capota a fost redesenată, acoperișul are o fantă de aerisire transparentă, spoilere în față și spate și două retrovizoare exterioare. Interiorul a fost, de asemenea, modificat: scaune stil „barcă", centuri de siguranță în trei puncte de prindere, garnituri și mochete. Tabloul de bord este dotat cu o instrumentație completă. Autoturismul se comercializează în trei culori — verde, bleu și argintiu, cu roți din aliaj ușor. Viteza de croazieră — 160 km/h.



BOLILE CARDIOVASCULARE ȘI CONDUCEREA AUTOMOBILULUI

Se știe că unul din factorii importanți ai progresului uman este tendința permanentă a omului spre autodepășire. Ea explică atît „ploaia" de noi recorduri mondiale atletice care se înregistrează la fiecare olimpiadă, cît și alte mari performanțe de rezistență, tehnice etc. Se știe de asemenea că rezolvarea contradicției dintre limitele capacității proprii și cantitatea — respectiv calitatea — efortului pe care-l implică atingerea unui scop situat la un nivel superior posibilităților personale actuale, se obține numai printr-un antrenament judicios și perseverent.

Conducerea auto este și ea un domeniu în care „contradicția" de mai sus operează frecvent — mai ales la începători, la vîrstnici și la unii bolnavi cronici, putînd genera adesea accidente grave de circulație. Acestea se întîmplă din cauză că începătorii încă nu își cunosc propriile limite de efort, iar vîrstnicii și cei cu suferințe cronice (cum sînt și bolile cardiovasculare) nu realizează în ce măsură vîrsta, factorul patologic sau anumite tratamente le afectează performanțele, respectiv rezistența fizică și nervoasă, calitatea simțurilor, coordonarea mișcărilor, reflexele etc. În ceea ce privește bolile

cardiovasculare există în toate țările baremurile elaborate de comisii de specialiști pe baze foarte judicioase, care stabilesc grupele de boli care contraindică total sau parțial conducerea auto (în funcție și de categoria de vehicul — respectiv tipul de permis de conducere). Se înțelege că încălcarea acestor baremuri, de exemplu, prin ascunderea unei boli menționate în ele, este un act de inconștiență cu consecințe din cele mai grave atât pentru cel ce în astfel de condiții continuă să conducă automobilul, cât și pentru pasagerii pe care-i transportă, sau pentru ceilalți participanți la traficul rutier. De aceea este un act de **responsabilitate personală și civilă** ca un conducător auto la care a apărut o boală cardiacă să se prezinte la examenul medical spunând că este conducător auto și să ceară avizul specialistului înainte de expirarea termenului vizel medicale pe care o are pe permisul de conducere auto.

Printre bolile care exclud posibilitatea-aptitudinea de conducere auto, cităm:

— Insuficiența cardiacă de orice cauză, care tratată permite supraviețuirea bolnavului, dar în nici un caz efortul complex (fizic, psihic, respirator) de conducere a automobilului, efort care poate fi și mai mare în cazul apariției unor situații neprevăzute (pană, accident etc.);

— Tulburările grave ale ritmului inimii care oricând pot produce o pierdere a cunoștinței prin insuficiență circulatorie cerebrală acută;

— Unele boli congenitale, mai ales cele zise cianogene în care prin comunicări anormale între cavitățile inimii sau între vasele mari sangvine, se produce un amestec între sîngele arterial și cel venos avînd drept consecință o scădere a oxigenării creierului;

— Infarctele miocardice repetate sau infarctul miocardic recent, mai ales cele la care persistă crizele anginoase frecvente, avînd în vedere atât limitarea funcțiilor inimii în aceste cazuri, cât și faptul că oboseala sau emoțiile ce survin des în timpul conducerii auto, pot declanșa aritmii grave cu pierderea cunoștinței;

— Hipertensiunea arterială cu valori mari, în special cu semne de afectare a circulației cerebrale. Știindu-se că un efort sau o emoție, chiar la un om normal poate crește T.A. maximă cu 60—80 mm Hg, adică de la 140 la 200 mm, se înțelege la ce solicitări, respectiv risc de ruptură și

hemoragie gravă, vor fi supuse arterele cerebrale și oculare ale unui hipertensiv care deja cînd se așază la volan are o T.A. crescută la 180 mm Hg.

Medicul specialist cînd examinează și acordă viza unui candidat la examenul de conducere auto, ține seama și de alte boli și situații menționate în baremul respectiv cum sînt: valvulopatiile, hipotensiunea arterială, unele boli pulmonare, arteriopatiile periferice (mai ales cele ce afectează musculatura picioarelor, **nepermițînd contracția musculară prelungită** pe care o implică pedala de accelerație și manevrele frecvente de frînare, debreiere și ambreiere), situația celor ce au suferit o operație cardiacă etc.

În fine, bolnavul cardiac căruia forma blîndă de boală îi permite totuși să conducă automobilul trebuie în primul rînd să fie informat asupra efectelor medicamentelor cu care se tratează (problemă expusă pe larg în ultimii doi ani în „Almanahul Auto”); în al doilea rînd, înainte de a pleca la drum, trebuie să cîntărească bine dificultățile traseului la care se angajează ca să nu își agraveze boala, sau să-și riște viața sa și a altora; iar în al treilea rînd trebuie să aplice mai mult ca ceilalți regulile conducerii preventive pentru a evita situațiile stressante cu grave consecințe cardiace.

... Două zile am fost mîhnit și în mare ceartă cu mine însumi, deoarece, deși cunosc, recomand și aproape întotdeauna aplic aceste reguli ale conducerii preventive, într-o anumită împrejurare, fiind grăbit, pe str. Ștefan Furtună, m-am apropiat în viteză de Calea Plevnei, deoarece văzusem de la distanță semaforul pe verde. Într-o fracțiune de secundă, m-am gîndit că lumina semaforului era pe punctul de a se schimba și că ar trebui să încetinesc și apoi să opresc. Totuși, am accelerat. Cînd am intrat în intersecție, de pe Calea Plevnei erau pe punctul de a demara un camion, iar lîngă axul drumului, un troleibuz. Am luat larg și repede virajul la stînga, am văzut o Dacia 1300 demarînd „în mine” și, într-un scîrțîit de roți și frîne, am reușit să mă strecur milimetric între acea mașină și trotuar. Conducătorul Daciei și-a pus mîinile la cap, iar eu am oprit mai departe, pe dreapta, să-mi revin. Pulsul meu era atunci, probabil, de 150 bătăi /minut. Iată ce nu trebuie să facă nimeni și mai ales nici un cardiac!

Dr. Valeriu IONESCU

mărturisiri



Michèle
Mouton

Sportiva franceză Michèle Mouton (născută în 1952 la Grasse, nu departe de Nisa) este la ora actuală, cea mai cunoscută alergătoare de raliuri din Europa. Campioană europeană și campioană de raliuri a țării sale, câștigătoare a unor locuri fruntașe în marile competiții rutiere ale continentului, Michèle Mouton calcă pe urmele englezoaicei Pat Moss-Carlsson, devenită celebră în raliurile internaționale de acum un deceniu.

Anul ieșirii din anonimat a lui Michèle Mouton a fost 1974, când a reușit să se claseze pe primul loc în grupă, cu o mașină Alpine 1600, în câteva raliuri locale, precum și în Turul Franței. De atunci, Michèle Mouton a fost prezentă mereu pe traseele

de concurs, avându-le coechipiere pe Françoise Conconi și Annie Ariei.

În ultimii ani, Michèle Mouton a condus mașini Lancia Stratos și Fiat 131 Abarth, aparținând echipei franceze Chardonnet.

*

„La vârsta de 14 ani, spune Michèle, știam să conduc o mașină. Deși nu are o profesiune legată de automobile, tatăl meu este un automobilist pasionat și mi-a strecurat și mie, foarte de timpuriu, o parte din pasiunea sa, pe care eu am asimilat-o și am amplificat-o repede. Lumea automobilului am cunoscut-o, prin urmare, datorită lui tata. Cu cea a raliurilor am făcut cunoștință întâmplător. Era în 1972, cu câteva săptămâni înainte de disputarea Turului Corsicei. Un prieten, Jean Taibi, m-a întrebat dacă n-aș vrea să-l ajut să facă o recunoaștere a traseului din Corsica. I-am răspuns afirmativ și iată-mă, pentru prima dată în viața mea, în postura de navigator. Am mai repetat acest lucru și la alte raliuri, până când tata mi-a spus: Nu te-ai plictisit să stai pe scaunul din dreapta? De ce nu încerci să pilotezi tu însăși o mașină...? Am încercat și de atunci am devenit pilot de raliuri.

De când particip la competiții am surclasat multe echipe formate din bărbați. Dar pentru a reuși așa ceva, n-am forțat mașina dincolo de limitele siguranței. De altfel, sînt convinsă că un pilot trebuie să evite riscurile. Pentru a ajunge la ținta dorită, cea mai bună cale este constanța. Știu asta din propria mea experiență. Când, la unele concursuri, am trecut peste o anumită limită, am distrus ceva la mașină sau am ieșit din traseu. Când am mers fără excese, rezultatul a fost bun sau chiar foarte bun.

Este un fapt cunoscut că femeile au un mai ascuțit simț al pericolului decât bărbații și, de aceea, când se află la volan, ele conduc cu mai multă prudență. Când se află la volan, chiar și femeia-pilot de curse este mai ponderată decât partenerii ei de întrecere, piloții-bărbați. Luînd în considerație acest lucru, ne putem explica mai bine de ce evoluțiile bărbaților, în cursele de automobile, sînt mai spectaculoase, iar evoluțiile femeilor sînt mai constant bune.

Aud uneori spunîndu-se că automobilul și mai ales competițiile automobilistice ar avea o influență negativă asupra feminității. Nu este așa. Sînt convinsă că sportul automobilistic nu estompează feminitatea mai mult decât o fac și alte sporturi pe care le practică femeile.

Am început să particip la raliuri și mi-am făcut din ele o specialitate. Îmi place mult ambianța din raliuri, mă pasionează pro-

blemele complexe pe care le pun aceste întreceri. Într-un raliu mai mult decât într-un alt gen de întrecere automobilistică, este nevoie de experiență, de rezistență fizică și nervoasă, de judecată limpede și de multe altele. Raliurile sînt mai pitorești (dacă pot să le spun așa), mai colorate în întîmplări, pretind inspirație în pilotaj. Iar a pilota „cu inspirație” înseamnă a te adapta instantaneu situațiilor concrete ale traseului, a face apel la o foarte largă gamă de procedee tehnice. Prin forța împrejurărilor, pilotajul în concursurile de coastă sau de circuit devine tributari unor reguli fixe sau chiar unor șabloane. Dimpotrivă, pilotajul în raliuri lasă un larg cîmp de manifestare fanteziei, combinațiilor tehnice surprinzătoare, improvizatei. Mie, personal, nu-mi displac total între-

cerile de viteză. Uneori, chiar am participat la astfel de întreceri. Găsesc însă că, structural, sînt mai aptă să stau la volanul unei mașini de raliuri, decât la volanul unei mașini de curse.

De mai multă vreme le am alături de mine, în mașină, (coechipiere n.n.), pe Françoise Conconi sau pe Annie Arii. Ambele sînt fete serioase, cu care mă împac de minune. Ceea ce stă la baza muncii noastre este încrederea. Fără încredere nici un echipaj din lume nu poate realiza ceva bun, indiferent de valoarea individuală a fiecăruia din componenții lui. După opt ani de activitate competițională, pot să afirm în deplină cunoștință de cauză că, dincolo de aspectul lor tehnic sau sportiv, raliurile sînt un admirabil laborator de experiență umană.”



RALIUL DUNĂRII — DACIA 1900: mașinile de concurs, aliniate în parc, înaintea plecării în cea de a 15-a ediție a concursului.



PONTIAC „GRAND LE MANS”. Coupé cu 2 uși, 5–6 locuri, în greutate de 1425 kg. Motorul are 8 cilindri în V la 90° (101,6 x 76,2 mm) cilindrul fiind de 4942 cmc. Raportul de compresie de 8,1 : 1 permite utilizarea benzinei cu CO 90. Puterea maximă, de 152 CP (SAE) se obține la 4000 rot/min, iar cuplul maxim, de 33,2 kgfm se obține la 2000 rot/min. Dimensiuni: ampatament 275 cm, garda la sol de 13 cm, diametrul de bracăj 12,2 m, lungime 504 cm, lățime 184 cm, înălțime 139 cm. Viteza maximă 180 km/h. Consumul de la 16 l la 21 l/100 km.



TALBOT HORIZON SX. Berlină cu 5 uși, 5 locuri, în greutate de 1025 kg. Motorul are 4 cilindri în linie (76,7 x 78 mm), 1442 cmc, raportul de compresie de 9,5 : 1, puterea de 83 CP (DIN) se obține la 5600 rot/min. Cuplul maxim 12,3 kgfm la 3000 rot/min. Dimensiuni: ampatament 252 cm, garda la sol 18 cm, lungime 396 cm, lățime 168 cm, înălțime 141 cm. Diametrul de bracăj 10,5 m. Viteza maximă: 159 km/h. Accelerația 0–100 km/h în 16,5 sec. Consum 7,3–10 litri/100 km.



CHRYSLER „NEW YORKER”. Berlină 4 uși, 6 locuri, greutate proprie 1655 kg. Motor V6 de 3700 cmc (și V8 de 5200 și 5900 cmc); alezaj x cursă 86,36 x 104,65 mm, raport de compresie 8,4 : 1, 91 CP (SAE) la 3600 rot/min. 24,7 CP/l, 22,1 kgfm la 1600 rot/min, un carburator inversat dublu corp, frâne asistate, cu discuri în față, cu tamburi la spate. Dimensiuni: ampatament 301 cm, ecartament 157/157 cm, garda la sol 13,5 cm, lungime 559 cm, lățime 197 cm, înălțime 138 cm. Viteza maximă 150 km/h. Consum 12–17 l/100 km.